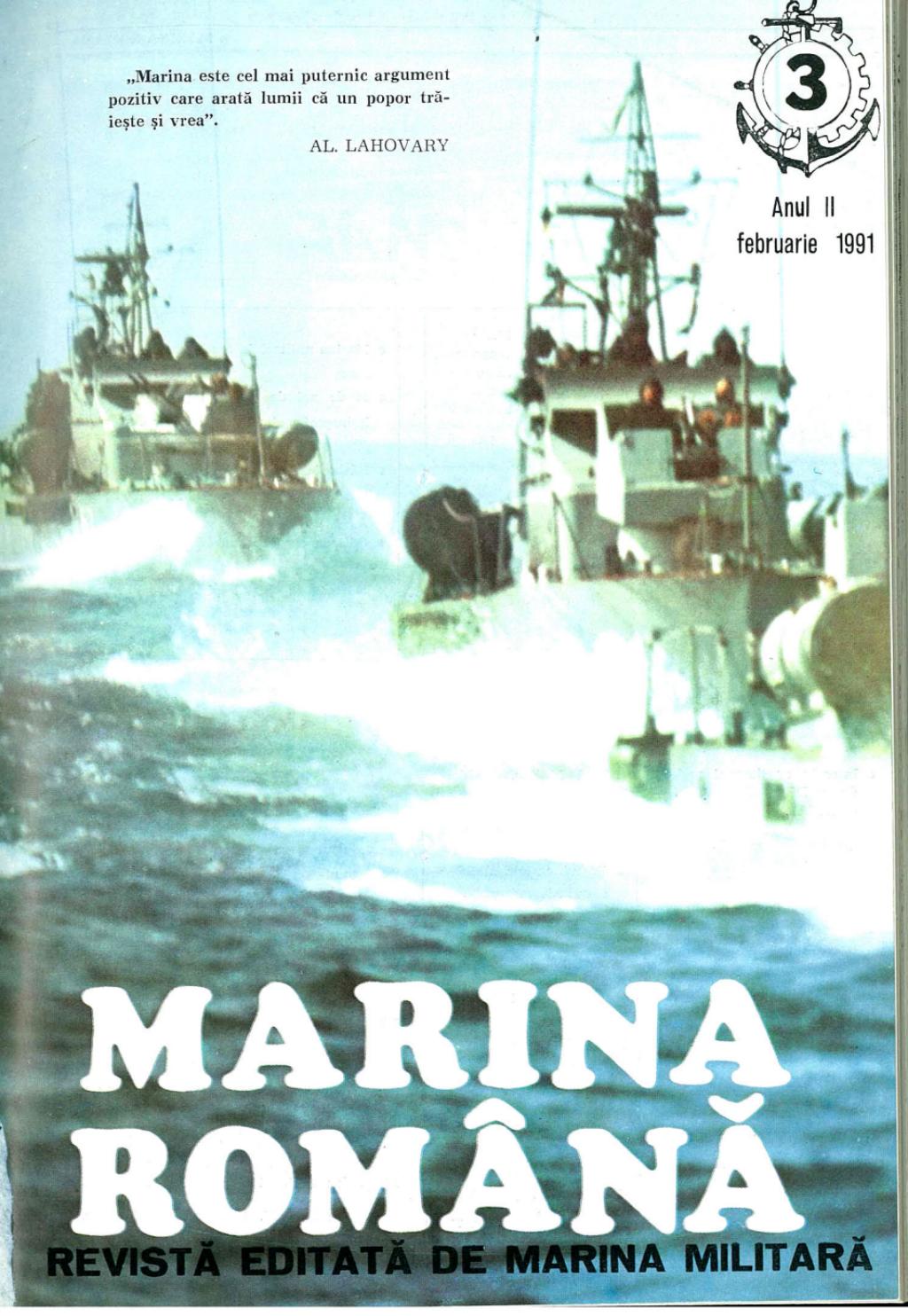


„Marina este cel mai puternic argument pozitiv care arată lumii că un popor trăiește și vrea”.

AL. LAHOVARY



Anul II
februarie 1991

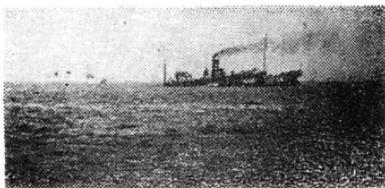


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



Din SUMAR:



- Misiune umanitară româno-nească în Golf pag. 6



- Interviu cu domnul major doctor DORU-OCTAVIAN OPINCAPU

pag. 10



- Cu submarinul „Delfinul” în largul mării pag. 14—15
- Magazin pag. 23—26
- Ecouri la apariția revistei noastre pag. 27
- Inscriptii pe postamentul veșniciei pag. 21

- Marina militară la ora bilanțului . . pag. 3
- 65 de ani de la înființarea serviciului hidrografic al marinei române . . pag. 5
- Războaiele locale și impactul lor asupra tehnicii și armamentului F.M.M. . pag. 7
- Odiseea cargobotului „BISTRITĂ” pag. 9
- Marinari în spațiul spiritual românesc pag. 10



- Iarnă tomisitană pag. 22

COLEGIU DE REDACȚIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ana-nie GAGNIUC, redactor, lt. major Marian MOȘNEAGU, redactor. Corector: Floare BRANZĂ; Dactilografie: Carmen REBEGILA; Foto: Alexandru CALIMINTE, Apostol ZDRALEA.

Tipografia M.Ap.N. Constanța C-da. nr. 17

Marina militară la ora bilanțului



Cum era și firește, la încheierea unui ciclu de activități deosebit de importante, cu atât mult cu cît ele vizează fenomenul militar, se impune efectuarea unei analize exhaustive asupra modului de desfășurare al acestora, prilej cu care să se tragă concluzii privind atingerea scopurilor practice.

În virtutea acestui principiu și, conform cu ordinele în vigoare, lădata de 4 februarie 1991, la Comandamentul Marinei Militare s-a desfășurat bilanțul principalelor activități de pregătire pe anul 1990. La această activitate a participat domnul general-colonel Vasile Ionel, secretar de stat și șef al Marelui Stat Major.

Larga participare a ofițerilor cu funcții de răspundere din Marina Militară a prilejuit o analiză profundă și eficientă privind desfășurarea procesului de instrucție și învățământ în primul an de după Revoluție.

Din raportul prezentat de comandantul Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, au rezultat o serie de aspecte pozitive privind schimbările de ordin structural și conceptual în noua orientare de desfășurare a pregăririi din marile unități, unități și de pe navele de luptă. S-a evidențiat deosebită executarea, în noile condiții, a misiunilor complexe cu folosirea armamentului din dotare, a marșurilor de lungă durată și pregăririi intensive desfășurate pe mare și fluviu, ceea ce a ridicat la o cotă superioară instruirea, experiența acumulată de comandanți și echipajele din subordine.

Era și firește, făcându-se comparație cu anul precedent, ca rezultările să fie pe măsura eforturilor depuse la toate nivelurile fiind asigurate condițiile desfășurării normale a tuturor activităților.

Au fost sesizate însă și neajunsuri evidentându-se atât cauzele obiective dar mai ales cele subiecțive, înălțurarea acestora constituind obiectul unor acțiuni imediate sau de perspectivă. Ele au vizat în deosebi starea de operativitate a navelor, aspectele de ordin disciplinar, lenta direcționare în domeniile instruirii de specialitate.

Participanții la bilanț au relevat, în intervențiile lor, rezultatele bune obținute la diferitele categorii de pregătire, preocuparea deosebită pentru condițiile de trai ale militariilor, hrănirea și echiparea acestora. S-a evidențiat în mod deosebit preocuparea privind pregătirea cadrelor, prin învățământul de stat major, științific, implicarea acestora în activitatea de cercetare în domeniul naval, tehnic, electric, subacvatic etc.

Cu discernămînt, spunind realitatea existentă în unele sectoare, vorbitorii au prezentat și unele neajunsuri, mai ales privind dotarea navelor, defecțiunile la tehnică, propunând totodată soluții viabile, cu rezolvare imediată sau de perspectivă.

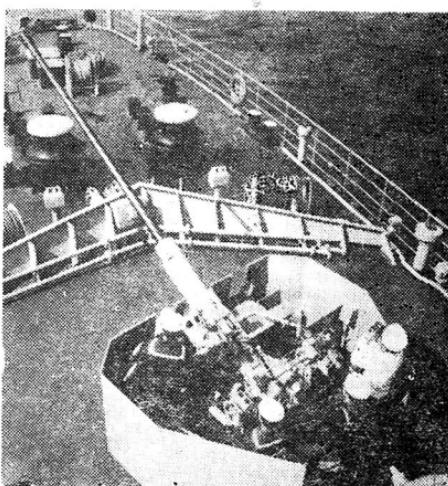
Concluzionind asupra celor prezentate în cadrul bilanțului, domnul general-colonel Vasile Ionel a prezentat direcțiile prioritare de efort pentru Marina Militară, în anul 1991, punând accent deosebit pe formarea și aplicarea în plan strategic-operativ a concepției privind apărarea zonei de sud-est și tărîii.

Evidențind impresiile cuilese în urma vizitei întreprinse în Academia Navală, domnia sa a apreciat în mod deosebit baza materială a învățământului din această instituție care asigură însumarea la un înalt nivel a cunoștințelor necesare viitorilor ofițeri ai Marinei Militare și Civile în concordanță cu cerințele actuale. De asemenea, a precizat că este necesar a se da o atenție deosebită, în continuare, perfecționării pregătirii cadrelor, îmbunătățirii bazei materiale a instrucției și educației, folosirii apăratului și sistemelor complexe la adevărată lor capacitate.

Astfel, prin intensificarea tuturor categoriilor de pregătire în nouil de instrucție, Marina Militară va fi în măsură să apere interesele de stat ale României pe mare și fluviu, și obiectivele economice din Marea Neagră.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

Asupra
țintei...
Foc !



DIN GÎNDIREA MILITARĂ A ÎNAINTAȘILOR NOȘTRI (II)

„Voi expune cîteva note asupra înrîurării exercitătă în activitatea marinărească asupra națiunilor și intorcindu-mi privirea către țara noastră, să deduc care e misiunea ce-să asumă o marina românească în complexul de acțiuni care mențin viața unui stat pe o cale prosperă, îndrumindu-l spre un viitor mai fericit!“ Sînt mărturisirile facute de căpitanul Constantin Nic Păun în prefața cărții „MISIUNEA MARINEI NOASTRE“, carte pe care autorul o încheie la 15 ianuarie 1909 la bordul vaporului „REGELE CAROL I“.

Așa cum reiese și din titlu, pe o întîndere de aproximativ 300 de pagini, lucrarea tratează, destul de amplu pentru acea dată dar și în perspectivă, rolul marinei în apărarea națională, evidențînd, în același timp rolul economic și politic al marinei, contribuția acesteia la educația poporului.

Chiar din primul capitol autorul abordează și, credem că a reușit la vremea sa, să definească rolul economic al mării și al marinei. Vorbind despre mare el spune că aceasta... „reprazintă aspectul unei imense regiuni neapartenind nimănui și lăsindu-se a fi cucerită de acel ce-să brăzdează mai lungi și mai numeroase drumuri pe ea. Densitatea căilor de comunicații e unul din cele mai sigure indicii a supra stării economice a unei țări“.

Vorbind de influența mării asupra statelor afirma că... „toate națiunile care sunt scăldate de mare au avut de a suferi în viață lor economică influența mării, în bine sau rău, după cum au știut să se folosească de ea“ și continuă, arătînd: „Marea și modul ei de întrebuitare sunt factorii care influențează în mod hotărîtor mecanismul economiei dintr-un stat“.

Autorul înțelege că... „drumul cel mai sigur spre progres și dezvoltarea paralelă și asociată a marinei cu industria, fie a solului și această cale rămîne accesibilă numai marilor puteri maritime industriale, ci și majorității țărilor scăldate de mare, care au posibilitatea de a întrebui acest element pentru progresul lor economic“, avertizînd că: „Națiunile cărora le-au lipsit cu desăvîrșire elementele maritime nu au avut nici o nouătate în istoria industriei și a comerțului lumii, nici un eveniment economic de o intensitate și o durată remarcabilă nu a ilustrat trecutul lor“.

In plodoaria pentru a dovedi eficiența transporturilor pe apă, autorul susține că... „pe căile de comunicații maritime, fluviu și rîuri,

traficul pe ele este mai ieftin decît pe uscat și acest avantaj este motivul pentru care mai multe țări și-au creat căi artificiale atunci cînd configurația fizică nu le-a oferit“.

Căpitanul Păun înțelege pe deplin rolul Dunării, ca fiind „cea mai importantă arteră a Europei; permite cea mai leasnă comunicație între Europa Centrală și Orient“. „Dunărea, acest drum al ci-

MISIUNEA MARINEI NOASTRE

vilizației și al industriei ar trebui să fie canalul de scurgere al întregului comerț dintre Europa Centrală și Orientul European și Asiatic. Linia cea mai scurtă dintre Bombay și Londra, trece prin București și aceasta oglindesc viitorul economic al țării noastre, idealul pe care situația noastră geografică ni-l permite a-l întrevadă ca accesibil“.

Alarmaț că, la vremea respectivă, din 100 tone, noi nu transportam pe calea mării decît 4,2 tone, el pledează pentru creșterea numărului de nave care să navegheze sub pavilion național. „Noi, ca și celelalte națiuni trebuie să aveam dorință și ambiiția ca traficul nostru să se facă sub pavilion român“... „cerințele prestigiu și amorului propriu național, și mai presus de toate cerințele economice ne obligă ca traficul țării noastre să-l facem cu bastimente naționale. Ori, numai pentru acest scop, ar trebui să avem o marină comercială maritimă de 20 de ori mai mare decît în prezent“.

Importanța marinei pentru o țară, autorul o evidențiază ca fiind „...prin însăși ființă sa, una din cele mai valoroase industriei. Pentru construcția și întreținerea unui vas sint chemate a concura toate industriele, aproape toate laturile activității umane“.

Ințelegind mecanismele economice pe care le-a înșisit, probabil prin studiu, dar și pe baza experienței proprii de comandant de nave comerciale, căpitanul Păun afirme că „...factorii economici sunt singuri care făuresc adevărată considerație și valoare“, iar cînd analizează situația României contemporană lui, conchide: „Nu există nici un motiv care să impiedice o țară agricolă de a fi industrială, comercială și maritimă, din contră, una implică altă“.

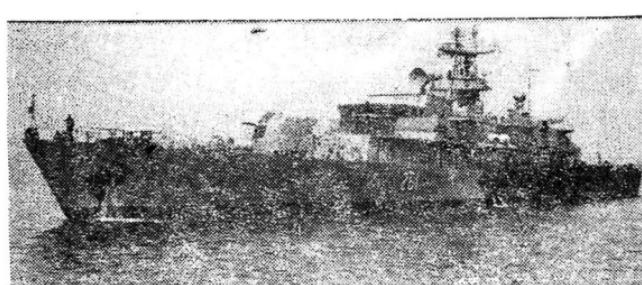
Finalul acestui capitol — „Roul economic al marinei“ — devine o patetică chomare: „Trebuie ca această mare, care se dă prizonieră celui care vrea sau poate să o abătă, să ofere o sură nesfîrșită de bogății, pentru ca cel mai tare și mai bogat să fie cel care o stăpînește“... „să ne atîntăm privirile către bogăția mărei înainte de a îsprăvi pe cea a ușatului“...

„Roul politic al Marinei“ (capitolul II) debutează cu un subcapitol de mare importanță și actualitate: „Roul marinei în istoria politicii a popoarelor“.

Tratînd impactul și conexiunile marinei cu istoria grecilor, romanilor, bizantinilor, arabilor, turcilor, autorul face aprecieri deosebit de interesante, atât prin valoarea informativă, cit mai ales prin aprecierile personale, ce-l situează, spre bucuria cătitorului avizat printre analiștii navali de valoare. Deoarece nu toți cătitori vor avea posibilitatea să citească lucrarea cred că nu este lipsit de interes să prezintăm tocmai aceste judecăți de valoare ale căpitanului Păun.

Vorbind despre greci el spunea: „Unde trebuie căutat nervul acestor civilizații decît în situația ma-

→



65 de ani de la înființarea

La 23 februarie 1926 s-a înființat Serviciul Hidrografic al Marinei Române, subordonat Marinei Militare, cu două zone de activitate, la fluviu și la mare („Serviciul special de hidrografie și geografie”, pe lîngă Divizia de Dunăre și „Serviciul special de hidrografie, geofizie și astronomică”, pe lîngă Divizia de Mare).

După cum se preciza în Decizia ministerială, acest serviciu avea ca atribuții principale: studiile și ridicările batimetrico de la fluviu și la mare; procurarea, păstrarea și distribuirea hărtilor și instrumenelor necesare navigației fluviale și maritime; controlul cronometrelor de navigație și transmiterea semnalului orei exacte din portul Constanța; informarea hidrometeorologică și de navigație a navelor și alte activități specifice unui organ de asigurare hidrografică și de navigație.

Inființarea Serviciului Hidrografic era o consecință directă a creșterii numărului de nave de toate categoriile, militare și comerciale și a dezvoltării traficului naval maritim și fluvial în zona de responsabilitate a României, care aduceau, implicit, obligații internaționale în ceea ce privea amenajarea de navegăție a coastei și siguranța traficului.

Primele lucrări hidrografice executate exclusiv de marinari români, despre care s-au păstrat consemnări, datează din anul 1882, fiind organizate de „Școala copiilor de marină”, pe cursul Dunării, cu canonierele „Fulgerul” și „Lebăda”. Împreună cu sălupurile „Rahova” și „Gindacul”. Doi ani mai tîrziu s-a editat prima hartă românească de navigație pe Dunăre, de la Orșova la Mare, elaborată sub con-

ducere majorului Drăghicescu M. Din anul 1885 au început și lucrările sistematice la mare, cu crucișatorul „Elisabeta”, canoniera „Grivița”, bricul „Mircea”, împreună cu sălupa „Rahova”, organizate de „Secția specială pentru lucrări hidrografice la Dunăre și la Mare”, constituită în anul 1897 din ofițeri, măștri și marinari detasati de la unitățile navale ale Marinei Militare, secție care a fost primul element enbirionar al viitorului organ hidrografic național. Luceările au fost încheiate cu editarea hărții „Coasta României”, cunoscută sub denumirea de „Hartă Cătuneanu”, după numele specialistului care a condus luceările batimetric și cartografice, locotenent-comandorul Cătuneanu A. Ulterior, la o expoziție organizată la Paris, această hartă a fost premiată cu „Medalja de aur”, pentru precizia și calitatea grafică a reprezentării cartografice.

O dată cu înființarea Serviciului Hidrografic, devenit cunoscut de comunitatea organelor hidrografice ale țărilor maritime, s-a trecut la planificarea și realizarea unor importante activități hidrografice și de navigație, începînd cu organizarea proprie corespunzătoare a serviciului și pregătirea viitorilor specialisti. Astfel, pentru încadrarea celor trei birouri

serviciului hidrografic al marinei române

Căpitan de rangul I (r)
ing. Constantin I. POPA

(continuare în pag. 21)

ritimă a Greciei, care obliga pe cetățenii ei să se avînte în viață liberă, însă intensă și fortifiantă a marelui, să-si făurească în largul ei curajul, salvarea și abnegarea care făcea din fiecare individ un cetățean și un ero".

Caracterizând mai departe rolul marinei la români afirma că: „Numai după lungi și tenace eforturi, cînd Roma parvîne să-si creze cea mai splendidă marină a epocii, campaniile impotriva lui Anibal au putut fi înconorate în victorii strălucite și primul desăvîrșit al imperiului asigurat".

Ci privîste pe arabi, care, într-un secol au ajuns de la Egipt pînă la Gibraltar autorul se întrebă de ce acestia nu au atacat direct sudul Europei? „Aceașa nu și găsește explicația decît numai în lipsa mijloacelor de acțiune pe mare, din lipsa completă de viață marinăreasă”, este concluzia lui.

In subcapitolul „Rolul marinei în situația noastră politică”, autorul plecînd de la caracterul Marinei ca element de afirmare în relații internaționale, își propune să trateze această problemă în situația particulară a țării noastre.

Evidențînd importanța Bosforului pentru libertatea de navigație a statelor riverane Mării Negre, se arată: „Bosforul, a căruia importanță este recunoscută, i-s-a dat numele de cheie a Europei și stăpî-

nirea lui a fosi tinta și năzuințele mai multor puteri”. „Ruși, elementul cel mai puternic din Orient, nu au început niciodată de a-l considera ca visul lor de aur, lăsat moștenire din țar în țar".

Vorbînd despre rolul nostru în contextul balcanic spunea că „noi am îndeplinit întotdeauna rolul de stăvilar. Acum intervenția noastră în partea uneia sau altăie trebuie să influențeze rezultatul conflictului. Pentru a putea trage un profit real din situația noastră, trebuie să avem o armată și o marină la înăltîmea pretențiilor noastre, pentru a pune o piedică serioasă și completă, atât pe uscat cât și pe apă".

Mult controversată problema a necesității și mărîmii flotei maritime, căpitanul Păun o vede astfel: „Dacă necesitățile noastre politice ne cer să avem o marină pe Marea Neagră, să căutăm a face aceasta în limitele puterii noastre, iar nu să renunțăm cu total. Avînd o marină în limitele forțelor noastre și cu tipurile de vase adoptate, am dispuse de o forță ingrijorătoare, chiar dacă flota adversă ne-ar fi superioară...” „Numai cînd vom ridica marina noastră la acest rang, cînd porturile și gurile Dunării vor fi suficient apărate, și cînd această apărare se va intinde și legă cu flancul fortificațiilor vom avea dreptul să ne mindrim că sistemul sanctinele Dunării...” „Lăsînd Dunărea și Marea Neagră neapăra-

te, înseamnă a abandona Dobrogea, pămînt de care sunt legate gloriile străbunilor noștri".

O apreciere de mare valoare facă cătul, afirmînd că: „În frâmintarea continuă de interes care domnește în Balcani unele națiuni abandonează calea pacnică și lentă, dar sigură, a progresului prin dezvoltarea socială și economică, pentru a se aventura în întreprinderi riscaante de expansiune teritorială”, fapte confirmate de istoria anilor 1913 și 1916; iar cînd vorbește despre pămîntul românesc dintră Dunăre și mare arată: „...agitația ocultă din Dobrogea căută să zădărnică rezultatul sacrificiilor ce de un sfert de veac facem pentru înălțarea acestei provincii recăpătată după afișa Vremec, ...Fătă de națiunile din Balcani va trebui întotdeauna să avem o superioritate covîrsoatoare, căci nu putem fi linistiti decît știindu-ne temuți".

La sfîrșitul acestui capitol, evidențînd rolul internațional al Marinei, acest previzorion marin spune cu patos „...bastimentele care traversează toate mările lumii, poartă onecum cu dinsele și viața pașnică. Ele răspindesc prestigiu și considerația neamului și al lucrului național pînă pe coastele cele mai împărtăsite".

Contraamiral
Constantin IORDACHE

(Urmare în numărul viitor)

Misiune umanitară românească

în Golf

A trecut mai bine de o lună de zile de cînd, criza din Golf, generată de ocuparea, prin agresiune armată la 2 august 1990, a unui stat suveran, Kuweitul, stat membru al O.N.U., de către un alt stat, Irakul, s-a transformat într-un război sfingeros și distrugător. Beligeranții: pe de o parte statul agresor și pe de altă parte, o coaliție ce cuprinde nu mai puțin de 29 de națiuni.

După cum se știe, propunerea primului ministrului al guvernului, domnul Petre Roman, ca România să participe în zonă cu două unități necombatante, un spital de campanie, respectiv o unitate de protecție antichimică, cu misiuni pur umanitare și defensive, a fost aprobată de parlamentul României.

Simbătă, 9 februarie 1990, la una din danele portului Constanța-Sud—Agigea s-au imbarcat la bordul navei suedeze „HANSA LINK”, pentru direcția Arabia Saudită, spitalul de campanie, compus din autospeciale sanitare și tehnica aferentă specifică, precum și personalul de deservire al acestora.

Chiar din primele ore ale dimineaței, pe dană s-a remarcat o activitate febrilă specifică operațiunilor premergătoare imbarcării tehnicii pe navă.

Importanța momentului a fost marcată de prezența la această activitate a comandanțului Marinei Militare domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU, a domnilor general-major profesor doctor VICTOR VOICU, șeful Direcției Medicale a M.Ap.N. și colonel doctor STEFAN SURDULESCU, șeful Spitalului militar Constanța, a altor ofițeri superiori cu funcții de răspundere.

In scurta alocuție rostită în fața militariilor, cu puțin timp înaintea imbarcării acestora, domnul viceamiral Gheorghe Anghescu a spus: „Să aveți permanent în vedere că veți aciona în zonă de război, în condiții deosebit de grele și cu totul diferite de cele cu care sunteți obișnuiți. Pentru a vă putea îndeplini cu succes misiunea primă va trebui să dati doavă de un ridicat spirit de disciplină și înțătoritor. Prin aceasta, precum și prin profesionalismul dumneavoastră veți reprezenta blazonul armatei române, avind în vedere faptul că veți aciona alături de militari apartinând altor națiuni”.

In scurtul răzăg avut la dispoziție am reușit să aslu o parte din gindurile, sentimentele și opinile în legătură cu misiunea de îndeplinire a celor care se pregăteau să urce la bordul navei.

Col. dr. DUMITRU BARBOI — comandanțul eșalonului: „Desi sunt aproape de încheierea carierei militare nu am ezitat să plec ca voluntar, în această misiune incercind, prin aceasta, să-mi valorifice experiența organizatorică pe care am acumulat-o. Organizarea și conducederea unui spital de campanie, mai ales în condiții de deșert, nu este o treabă tocmai ușoară, ea constituind o activitate inedită chiar și pentru mine. Misiunea noastră va fi pur umanitară, vom îngrijii răniți indiferent de culoarea pielii, credință religioasă și chiar apartenență la vreuna din tabere. In suferință și moarte toți oamenii sunt egali, iar noi ne vom lupta cu acestea, așa că ne-am delimitat clar, „inamicul”.

„In ceea ce privește asigurarea logistică, îmi spune locotenent-colonelul Gheorghe Moise, sătem pregătiți să facem față situației. Din cite mă pricpe eu la oameni se pare că acești voluntari, pe care ii vedetă, vor face o treabă bună și serioasă. Chiar dacă nu-i cunosc pe toți, deocamdată, constat o stare de sprijin foarte bună.

— La noi în marină, aceasta s-ar traduce prin expresia „a fi cu moralul „la semn“, avansez o remarcă.

— Cred că pe unii li sperie mai mult perspectiva unui marș atât de lung pe mare, pentru că în rest, toți sunt buni profesioniști și năvei să preciseze ofițerul.

Plin de vivacitate, vesnic în mișcare, dind ordine scurte, clare, precise, mereu implicat în cele mai mici amănunte ale activității de imbarcare a tehnicii pe navă, mi se prezintă majorul ION GHURCA.

— „Nu vă faceți probleme, nu suntem niște amatori în profesie și nici aventurieri. Băieții, văd că se prezintă excelent și, deja, acționează prompt și omogen, aproape ca un mecanism. Știu că nu vom fi întimpnați, acolo unde ne ducem, cu flori, cel mult cu nisip și temperaturi ridicate. Dar suntem militari și... „a la guerre comme a la guerre“.

Ii dau dreptate și mă îndrept către un grup din care se detasează figura unui subofițer cu temple argintii și față aspiră, bătătorită de vînturile unor ani indelungata petrecute pe cîmpul de instrucție.

— „Nu mai sunt, după cum vedeti, la vîrstă la care unii visează aventuri, îmi spune platonier-adjuvant MARIN POPESCU din Craiova, șef grupă autospiciale. Pur și simplu am simțit nevoie să merg voluntar. Este, ca să spun așa, examenul vieții mele de militar. Cit privește remuneratia pe care o vom primi în valoță, aceasta nu este de învidiat și nici pe de parte nu mă voi imbogații acum la anii mei. Dar nu asta contează. Sunt convins că mă voi întoarce cu sentimentul datoriei împlinite. E musai, pentru că, numai așa mi-a dat voie nevasta să plec“.

Apreciez gluma (cu nevasta) și, alături remarc un alt subofit, tot cu părul cărunt, platonier-major CONSTANTIN IVANICA — șef grupă evacuare răniți. Il deranjează, fiind om de acțiune, mai mult inactivitatea. Desigur, se gîndește la cei doi copii lăsați acasă, o fată de 17 ani și un băiat de 16 ani, liceenii în București. Aceasta nu-l împiedică să-si facă datoria, sentiment pe care il are profund de cînd a imbrăcat haină militară.

Mai transțant și concis se exprimă platonier-major TIBERIU CUCU: „Să fie clar, nu am plecat pentru bani, nu suntem mercenari“.

Maistrul militar clasa a II-a IULICA BARBU, bucatări, zimbește cu subînțeles: „Este sigur că toți, după ore de munca obosită vor avea nevoie de o hrana bună. Și la acest lucru pretind că mă pricep. O să le-o dovedesc, dar, dacă va fi nevoie, șiu să fac și atele...“

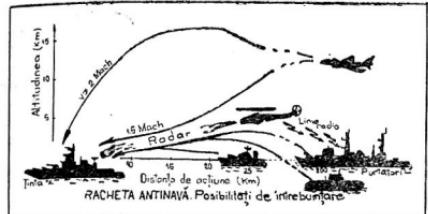
Remarc tonul optimist cu care mi se confesează toți cei cu care stau de vorbă, fie ei cu „state vecchi de militari“, fie mai tineri.

Sergentul-major VALERIU IONITA îmi spune: „Nu-l puteam lăsa singur pe fratele meu geamăn, sergentul-major IONITĂ GHEORGHE, care urmărează să vină cu eșalonul chimic. Oricum, vom fi doi și ne vom ajuta unul pe altul. Sigur, nu va fi mai ușor. Mă gîndesc mai mult la faptul dacă voi avea „rău de mare“ sau nu. Nu am mai călătorit pe apă. Cu clima din deșert sper să mă adaptez ușor“.

In aceeași notă se exprimă și sergenții reangajați LAURENTIU STANCIU și CRISTIAN STANESCU și plotonierii-majori FANICA ISOFACHE și DANUT BALAN.

Nu-mi mai rămas decât să le urez drum bun, succese în îndeplinirea misiunilor și să se întoarcă să-năstoșă în țară. Peste puțin timp, un binecunoscut sunet de sirenă avea să marcheze desprinderea navei de cheu.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



Războaiele locale și impactul lor asupra tehnicii și armamentului F.M.M.

Conflictelor militare, locale, postbelice — începând cu cele din Coreea și Vietnam, continuind cu războaiele arabo-israelian, indo-pakistanez și sfîrșind cu cele din Atlanticul de Sud, golful Sîrtă și golful Persic (iraniano-irakiän) — prin observațiile și concluziile cu care au completat experiențele strategilor și specialiștilor militari, s-au dovedit a fi veritabile poligoane de testare a performanțelor armamentului și tehnicii de luptă, de verificare și perfecționare a metodelor și procedoarelor folosirii forțelor și întrebuințării mijloacelor în operație. Cu siguranță, nici actualul război din Golf nu va constitui o excepție.

Rachetele antinavă (R.A.N.) constituie armamentul naval care a beneficiat, poate cel mai mult, de pe urma experienței războaielor locale.

Se pare că, primii au intuit posibilitățile RAN sovieticii (care le-au produs și exportat masiv încă din anii '60), celelalte mari puteri marine ignorându-le aproape total. Doară evenimentele, însă, au atras atenția statelor majore ale F.M.M. Primul eveniment a fost consemnat într-o două jumătate a anului 1967 cînd nave ușoare (vedete) egiptene au lansat șase RAN tip SS-N-2 ("Styx" — după codificarea NATO, cu o distanță de ac-

țune de 25 Mm (cca. 46 km) și sistem de direcție radar/inertial scufundind distrugătorul israelian „Eliaș” și două nave comerciale. Apoi, în 1971 vedete indiene au lansat 13 RAN (Styx) împotriva mai multor nave pakistaneze, înregistrând 12 lovitură în plin (printre care, din eroare, și trei nave comerciale strâmte).

1. RACHETELE ANTINAVĂ

Cea mai rapidă reacție a avut-o Israelul care, renunțând la navele mari, a trecut la producerea RAN proprii, de tip „Gabriel”. Prințul model, Mk-1, avea rază de acțiune pînă la 18 km, un sistem de auto-direcție prin radiolocație activă și o viteză de croazieră de 0,7 Mach (cca. 760 km/h). Verificarea noii armamente s-a făcut în octombrie 1973 cînd nave ușoare israeliene au atacat cu RAN „Gabriel”, reușind să scufunde 6 vedete portătoare de rachete egiptene, cu o probabilitate de lovire de 0,85. Această rezultă a înțrebuintării RAN a declansat „procesul de rachetizare a flotelor”, concomitent cu o cursă contracronomerică de perfecționare a lor.

Urmărind evoluția caracteristicilor tehnico-tactice ale RAN „Gabriel” (de la Mk-1, prin Mk-2 și Mk-3, pînă la modelul „Super”) precum și ale celor produse și exportate de unele țări din vest (Maverick și Harpoon — SUA, Otomat și Exocet — Franță, Sea Kilter — Italia, Sea Skua și Sea Eagle — Anglia, Cormoran — RFG, RB și RBS — Suedia, Pinguin — Norvegia, RVS — Elveția), precum și de Japonia (tip ASH-1), se pot deduce direcțiile principale pe care s-a acționat pentru modernizarea lor: mărirea distanței de acțiune peste 100 km; reducerea înălțimii de zbor, pe segmentul final (de căutare și atac) al trajectoarei, sub 5 m; perfecționarea sistemului de direcție, în sensul îmbunătățirii preciziei și creșterii rezistenței la bruiaj; universalizarea purtătorilor, în sensul că a putea fi instalată (fără dături esențiale diferențe) numai pe nave, dar și pe submariine, aeronave și chiar la litoral.

Una dintre direcțiile enumerate mai sus a fost inaugurată în războiul pentru insulele Malvine/Falkland (aprilie — iunie 1982) cînd, forțăți de imprejurări, argentinienii au dispus pe remorci auto cîte două containere de transport-lansare a RAN „Exocet”, le-au transportat în arhipelagul asediat (în etapa finală a conflictului) cu un avion C-130, reușind să scufundă mai multe nave printre care și un distrugător englez care sprijinea debarcarea. Primii au „recepționat” nouitatea chiar englezii, care au trecut la producția de scară mare a complexelor de RAN de litoral, înlocuind întreaga artillerie de coastă a Gibraltarului. În prezent exportatorii de RAN (printre care Suedia, Japonia) oferă și complexe mobile, pe uscat, cu mijloace proprii de descooperare, recunoaștere și urmărire a țintelor navale.

RAN americană „Harpoon”, mai ales după performanța din aprilie 1986 cînd, în golful Sîrtă, a lovit o vedetă purtătoare de rachete li-

**Căpitan de rangul II
ing Traian MOȘOIU**

(continuare în pag. 8)

1 FEBRUARIE

- 1917. Germania a reinceput războiul submarin total, ceea ce a determinat intrarea S.U.A. în război, la 6 aprilie 1917.
- 1918. Are loc răscoală marinarilor din flota austro-ungară, la Cattaro.

3 FEBRUARIE

- 1933. În Indonezia are loc o răscoală pe crucisătorul „DE ZEVEN PROVINCION”, prima acțiune unită a marinarilor olandezi și indonezieni.

Calendar marinăresc

4 FEBRUARIE

- 1942. Japonezii au bombardat SURABAYA, principala bază navală din Insula Java a țărilor.
- 1915. Germania declară război submarin; Admiraliatul german declară zonă de război apele care inconjoară Insulele Britanice; măsurile respective sunt urmate de numeroase proteste.
- 1942. O grupare navală americanocanaldeză (4 crucișătoare și opt distrugătoare)

(continuare în pag. 11)

RACHETELE ANTINAVĂ

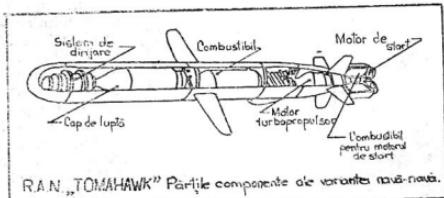
(urmăre din pag. 7)

biană de la peste 120 km, pe baza datelor furnizate de un post de observare îndepărtat, aerian (deci după ce a demonstrat o foarte mare precizie, precum și posibilitatea utilizării datelor de la un P.O.I.) s-a exportat într-o medie anuală de 5.000 bucăți. Mai mult, a fost elaborată varianta de aviație SLAM, beneficiară a ultimelor perfeccionări în materie, printre care posibilitatea reglării dirijării în regim inertial cu comenzi prin sistemul de navigație cu sateliți; auto-ghidarea pe segmentul final al traiectoriei prin termolocație (infra-roșu), deci pe principiul locației pasive, rezultând o rezistență sporită la acțiunile de război electronic ale apărării antirachetă; precizia în distanță sub 3 m; probabilitatea de lovire peste 90%.

Conflictul iraniano-irakian a evidențiat un procedeu de întrebunțințare în luptă a RAN cu avantajul creșterii eficiențăii; astfel, o vedeță purtătoare de rachete irakiană, de 250 t, a fost întâi obligată să-și micșoreze viteza — fiind lovită de o rachetă antiaeriană „Standard” — pentru ca apoi să fie scufundată de o RAN „Harpoon”. Este locul să observă că, ori de câte ori atacurile cu RAN au fost evitate, au fost lansate una, cel mult două rachete simultan. Ori, strategii navali recomandă — pe baza experienței războielor locale — ca împotriva tinerelor navale cu o puternică apărare antirachetă (grupări navale, portavioane, convoie) să se lanceze RAN din direcții și de la înălțimi diferențiate, de pe purtători diferenți, cu sisteme de dirijare diferențiate. Rămîne de constatat dacă actualul război din Golf va confirma această prevedere.

In loc de considerații finale, vă prezintăm racheta navală „Tomahawk”, ca virf al evoluției RAN sub impactul experienței războielor locale, cu atât mai mult cu cît este utilizată de forța navală multinatională în actualul Război din Golf.

Rachetele de croazieră „Tomahawk” au devenit operaționale în mijlocul anului 1984, reprezentând — după opinia strategilor navali americani — cel mai important salt



în creșterea capacitații combative a F.M.M., după introducerea aviației ambarcate. „Tomahawk” este superior „Harpoon”-ului prin: distanță de acțiune și sarcinile de luptă sporite; posibilitățile de dirijare îmbunătățite; manevrabilitatea deosebită (în sensul încălăritii radarelor sistemului apărării antirachetă); încărcătură nucleară sau convențională, pe care o poate transporta. A intrat în dotarea: distrugătorilor din clasele Spruance și Arleigh Burke; crucisătoarelor din clasele Long Beach, Virginia și Ticonderoga; navelor de linie din clasa Iowa. Varianta „Tomahawk” BGM-109 este de fapt un avion fără pilot cu un motor turbopropulsor, având posibilitatea de a lansa și împotriva tinerelor navale sau de la litoral/uscat. Modelele acestei variante au următoarele încărcături de luptă: BGM-109 A, nucleară; BGM-109 C, convențională (500 kg); BGM-109 D submunitionă convențională. Racheta navă-nava are un sistem de dirijare „Harpoon” modificat. Racheta navă-sol are un sistem de navigație inertial și un correlator care, deasupra uscatului, compară profilul măsurat deasupra nivelului mării cu cotele înălțimilor hărții memorate, corectându-se astfel traiectoria curentă. Precizia foarte mare de lovire este datea din un correlator al imaginii numerice a obiectivului-tintă, „văzut” de rachetă pe segmentul de căutare-lovire al traiectoriei, cu imaginea numerică memorată. Datele pentru dirijarea rachetei sunt introduse în sistemul de dirijare și control manual sau automat, de la sistemele de

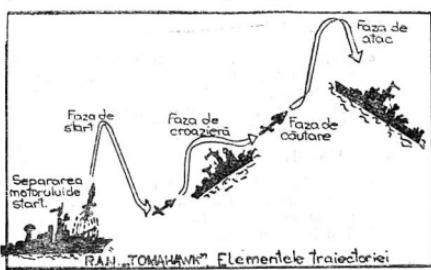
detectie radioelectrice ale navei purtătoare. Informațiile sunt prelucrate și corelate cu datele deja memorate. Bazele de date conțin informații tactice și tehnice despre toate navele din zona de operații, despre mijloacele lor radioelectrice și hidroacustice, despre sistemele de armament. Menținerea la zi a bazei de date este o funcție automată, informațiile provenind dintr-o mulțime de surse, printre care: nave purtătoare, comanda unității de nave, marea unitate, forțele de sprijin (aviația, sistemele de cercetare-lovire „AWACS”, submarine), sistemul național (prin prelucrare la sol și retransmisie prin satelit).



După cum se poate vedea, din succinta trecere în revistă a evoluției rachetei antinavă, acest „copil teribil” al zeului Marte a fost de-a dreptul „răsfățat”. Într-un timp foarte scurt i s-au diversificat purtătorii — de pe uscat, din aer, de pe apă și de sub apă — i s-au implementat, din ce în ce mai mult, forță, viteză, „inteligentă”, i s-a acordat ori de câte ori a fost posibil, atenția cuvenită.

Fiecare conflict militar din ultimele trei decenii, la care au participat FMM, a avut parte sa de contribuție la perfeccionarea rachetelor antinavă (navă-nava, aer-naivă, litoral-naivă), dorind parță să demonstreze că cele „moștenite” de la războiul trecut s-au perimat.

Războiul din Golf, acum în plină desfășurare, va avea, fără indoială, contribuția sa, sigur substanțială, la perfezionarea armamentului FMM. Si nici nu va trebui să aşteptăm prea mult. Înăuntrul înăuntră, vom continua să prezentăm evoluția altor tipuri de armament și tehnică militară navală.



Una din clauzele convenției militare încheiate între România și Puterile Aliate, în august 1916 conținea angajamentul ferm al Franței, Angliei, Italienei și Rusiei de a asigura armatei române tot materialul de război de care aceasta avea nevoie, pentru a duce la bun sfîrșit campania de recuperare a Transilvaniei. Cum de intrarea României în război erau legate speranțele Aliaților de a termina în mod fericit operațiile pe frontul de est și chiar pe întregul continent european, era de așteptat ca obligațiile asumate în august, la București, să fie respectate cu cea mai mare rigurozitate. Nu a fost, însă, aşa și angajamentul de a furniza armatei române, în mod continuu, „300 tone de muniții și materiale de război pe zi” a rămas doar pe hîrtie. Prin martie 1913, maresalul Ion Antonescu a ordonat Serviciului Istoric al Marelui Stat Major să întocmească o documentație detaliată referitoare la unele aspecte ale Războiului de Intregire națională. Între altele, maresalul solicită să se calculeze cu precizie cite tone de armament, muniții și echipamente furnizate de Aliati au fost primite de armata română. Problema nu era chiar atât de ușor de rezolvat fiindcă Serviciul Istoric, deși avea o situație completă a numărului de puști, tunuri, mitraliere, cartușe etc. receptionate în perioada august-noiembrie 1916, nimănui nu se gîndise pînă atunci să afle cît cintăreau. S-a recurs în această situație la sprijinul specialistilor din Ministerul Instrucției Armatei care, transformînd fiecare produs în kilograme și tone, au ajuns la concluzia că, între 28 august și 24 noiembrie 1916, au sosit în țară 10.835 tone material de război. Aceasta însemna că, pe zi, media a fost de numai 120 tone de

Odiseea cargobotului

material, deci ceva mai mult decât o treime din angajamentelă asumată de Antanta față de România. Cum nu puține au fost obligațiile pe care Aliații nu au putut său, pur și simplu, nu au vrut să le onoreze, campania armatei române din 1916 a avut deznodămîntul cunoscut.

In ceea ce privește transportul materialului de război în România acesta a fost o adevărată aventură. Purtată pe mare de vase românești și aliate pînă la Arhangelsk sau Murmansk, prețioasa încarcătură era transportată, apoi, pe calea ferată, ceea ce echivala cu intrarea în labirint. Un labirint al ignoranței, birocrației și, nu rareori, al ostilității, din care multe vagoane, cu destinația România, nu au mai ieșit niciodată, stația terminus, Ungheni, rămnind o simplă mențiune în foia de parcurs.

Nici drumul pe mare pînă la Arhangelsk nu a fost lipsit de peripeții pentru cele patru nave comerciale românești — „BUCUREȘTI”, „JIUL”, „BISTRITA” și „DUNAREA” — angajate în această cărăușie pînă de primejdii. Perioadele erau, în principal, două: dificultatea rutei prin Oceanul Înghețat și nedatoria posibilitate de a intîlni în apropierea coastelor Angliei temutele submarine germane. Din această confruntare cu marea și cu inamicul, cargoboturile românești au ieșit învingătoare, cu o singură excepție: pierderea vasului „BISTRITA” în octombrie 1916.

„BISTRITA” era un cargobot cu un deplasament de 6650 tdm, dat

la apă în 1915 de către compania „J. Priestun” și care era acum proprietatea societății „România”. Alături de celelalte trei vase românești, menționate anterior, această modernă — pe atunci — navă executașe cîteva transporturi pînă la Arhangelsk și, în mod normal, nu mai putea face decât una două curse spre îndeplinirea portură, pînă cînd rigurile iernii aveau să dicteze suspinderea temporară a acestei temerare indeletniciri.

La 29 septembrie (toate datele sunt pe stîl nou), orele 7 seara, vasul „BISTRITA” părsează portul francez Brest avînd încale peste 600.000 proiectile de artillerie, 11 milioane de cartușe, 10.000 de puști, 20 morți, 93 ranjorii, 338 tone exploziv, 2 hangare de aviație, material pentru baloane captive, otel, nichel, plumb etc., ceea ce îl transformă într-un adevarat arsenal plutitor, lipsit însă de mijloace de apărare. Echipajul ambarcat era alcătuit din 32 oameni de naționalități diferite — 15 români, 9 greci, 2 spanioli, 2 englezi, un italian, un francez, un portughez și un american — posturile cheie (căpitan, ofițeri, mecanici și mașini, într-un cuvînt echipajul permanent) fiind, însă, deținute în exclusivitate de români, ceilalți fiind simpli mă-

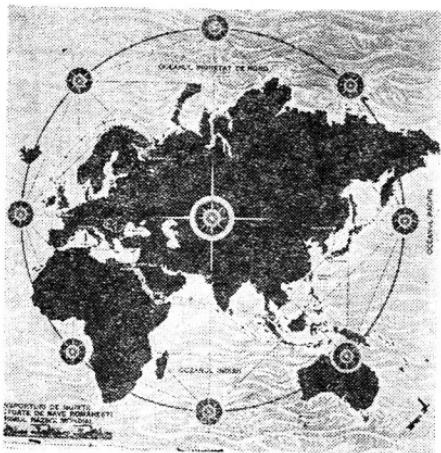
loti. Traseul pe care avea să-l urmeze „BISTRITA” era fixat printr-o instrucție pe care Admiraliatul franceză o înmînase căpitanului George Louis (36 de ani, domiciliu în Brăila), cu puțin timp înainte de plecare.

Așa cum avea să dezvăluie, însă, ancheta întreprinsă de comandorul Popovăt, directorul Serviciului Marian Român — dosarul acestui anchete (păstrat în fondurile Arhivei Ministerului Apărării Naționale) constituie, de astfel, sursa principală pentru această relatare — instrucția Admiraliatului franceză deși purta data de 28 august 1916, fusese în realitate emisă încă de la 9 mai 1916. Trecuse o jumătate de an de cînd ruta stabilită de Admiraliatul franceză era garantată ca sigură, dar nimănui nu se gîndea că situația putea fi radical schimbată, și, astfel, plecarea „BISTRITEI” să-a făcut, cum se spune, la noroc.

Cargobotul românesc a pornit la drum sub protecția unei mici nave de insotire — un aviso francez — în compănia căruia se găsît pînă a două zî, la orele 10 dimineață. De aici încolo, „BISTRITA” și-a

Adrian PANDEA

(continuare în pag. 13)



Un loc distinct în beletristica românească, din punct de vedere marin, îl ocupă Jean Bart, pe numele adevărat Eugeniu P. Botescu, marinăre care a ajuns la gradul de comandor.

În perioada interbelică el publică ediția a 3-a a cărții „Jurnal de bord” (prima lucrare de acest gen, adică literatură de călătorie din beletristica românească și, din acest motiv, dar și pentru valoarea sa, cartea a fost premiată de Academia română, în 1905). „În Delta” 1925, „Peste ocean” — 1926, „Sfintele marine din lumea porturilor” — 1928, „Însemnări și amintiri” — 1928, „Europolis” — 1933, încă 3 cărți cu teme nemarine și numeroase articole în „Adevărul literar” și în revista fondată de el („Marea noastră”). Jean Bart se afirmă distinct în presa vremii.

Cea mai prestigioasă publicație marinărească a fost „România marină și fluvială”, fondată în 1931 de Comandorul Eugeniu Botescu (Jean Bart) și devenită, în 1934, „Marea noastră”. Ea era revistă a Ligii Navale Române pentru propagandă, orientare și apărarea intereselor pe apă ale României. Ilustrația era realizată de căpitanul Dimitrie Știubei.

Sub lupa critică a lui George Călinescu, de o exigență maximă, care, uneori, este colorată cu ironie și sarcasm, Jean Bart și opera sa se văd bine. De altfel, bine l-au fost primite cărțile de toate generațiile ce i-au urmat, plină în zilele noastre.

Iată cîteva aprecieri ale lui Călinescu: Jean Bart „divulgă în opera literară terminologia marinărească” cu originalitate „și acea savoare erudită ce amintește „Nautica lui Boldi” (G. Călinescu — „Istoria literaturii române”, p. 674 și urm.). Nuvelele sale sint „amintiri... ale unui scriitor sentimental, care arată pretutindeni simpatie pentru

Marinari în spațiul spiritual românesc

slăbiciuni... în acord cu M. Sadoveanu și cu toți prozatorii epocei”.

Romanul de mediu marină „Europolis” este scris cu îndemnare, anecdotica este abundentă și creaază prin ea însăși atmosferă. Intrigile orașului, viața contrabandistilor, a hamalilor, mediul naval, societatea interlopă din port amintesc „nostalgice simbolizate în corăbii, porturi și cabarete de matelotii ale lui Pierre Loti.”

JEAN BART și DIMITRIE ȘTIUBEI

In Compendiu („Istoria literaturii române” p. 247) G. Călinescu notează: „Europolis” simpatic roman maritim, adoptă un zolism în modul cel mai emoționant și mai artistic al frăților de Gencourt... și, mai departe, atrage atenția că romanul „sfîrșește îndeajuns meditația asupra eternului uman”.

O importantă contribuție la propagarea iubirii față de mare și marină, a adus-o în perioada interbelică pictorul Dimitrie Știubei. Printre altele, comandorul Știubei (ofițer de marină al promovării 1921, prima promoție de la Constanța), a realizat o istorie pictată a navelor militare și civile românești. În 1922 a deschis prima expoziție de pictură în sala „Expresul” din Iași.

In anul 1926 a avut o altă expoziție, la Ateneul Român din București. În următoari 40 de ani a avut peste 20 expoziții personale, atât în țară, cât și în străinătate (Basel, Paris, Geneva, Londra, Praga, etc.). A fost membru al grupării „Regal Society of Marine Artists” din Londra, la ale cărei expoziții anuale a participat de cîteva ori.

In ianuarie 1933 se deschide, la fundația „Dales”, o expoziție D. Știubei, multă apreciată de vizitatori. Cu acel prilej J. Bart nota că Știubei este un demn urmaș al marinistului Eugen Voiculescu, care, la rîndul său, a fost inspirat de marele marinist rus, Alavozvchi, pe care l-a cunoscut la Odessa, unde Voiculescu se afla în calitate de consul al României. Totodată, J. Bart aprecia că ar fi bine ca pictorul să se ambrace pe un „mărfar”.

In Nr. 10/1933 al revistei lui J. Bart se relatează despre boala sa (în prezența regelui, la 15 august 1933, de Ziua Marinei) vapoarelor S.M.R. „Ardeal”, „Alba Iulia”, „Peleș” și „Suceava”. De remarcat că pe „Alba Iulia” este comandant locotenent comandor D. Știubei.

Lucrările lui D. Știubei pot fi admirate astăzi la Muzeul Marinei Române. In 1990 s-a organizat, la acest muzeu, o expoziție cu picturile sale; în holul de intrare se află fresca sa despre evoluția Marinei Române — o variantă modernă spre deosebire de abordarea acleiași teme „dar într-o manieră clasică, în lucrarea din salonul navei școală (bricului) „Mircea”.

→

Dacă ar fi să enumerez posibilitățile asigurate de organismul militar pentru petrecerea în mod plăcut a timpului liber de către cadrele militare și familiile acestora, indubitabil, ne-am referi întă la casele armatei.

Aceste instituții oferă (și conferă) largi spații și multiple posibilități în domeniul cultural-artistic și sportiv, având în conducere profesioniști pentru o largă paletă de activități: spectacole, filme, discotecă, biblioteca pentru studiu și documentare, ceneacluri literare și cercuri, pentru mai toate artele frumoase — pictură, sculptură, muzică etc.

Sălile pentru întuneric, cele destinate clubului „Femeina”, sau pentru partidele de săh și biliard sint la dispoziția celor care au plăcerea și dorința de a le frecventa.

Si totuși, în multe zile și-n multe din aceste locuri, nu se simte febrilitatea întrecerilor, freamătușul mușcății sau forfata creatorilor.

În discuția purtată cu sefii Caselor armatei din Constanța, căpitanul de rangul I Ion Ciurcă și din

CASELE vă invită

Mangalia, maior Constantin Ștefanescu, au reieșit unele aspecte contradictorii, pe care le dăm publicității tocmai pentru a supune opiniei cadrelor militare toate aceste probleme, care țin, în ultimă instanță, de acutul de cultură.

Vremea activităților obligatorii a trecut. Spectacole omagiale și simpozioane de glorificare, adunări și plenare au intrat în negura tristelor amintirii. O bună perioadă de timp, post-revolutionară, s-a creat un gol, urmând să înceapă un nou drum. Visurile și speranțele incintau prin grandioarea lor: videodiscotecă, aparate „ultra”, pentru stații, orchestre, interioare, cluburi ale cadrelor, seri de neuitat pentru familiile etc.

→

crări „nemarine“ sănt decorații interioare ale Gării de Nord, București.

Cei doi prestigiosi ofițeri de marină (J. Bart și D. Știubei) s-au încadrat într-un curent general al angajării conștiințelor românești spre interesul pentru marină.

Despre marină — cărți, ziară, reviste, filme, conferințe, lectii, ta-

blouri, vederi, reclame, serbări, excursii, concursuri nautice, vegate, plus atragere în activități PRO MARINA a unor mari personalități politice, științifice și culturale, plus bani, a însemnat, pentru perioada 1919—1941 a României Mari, o angajare națională pentru dezvoltarea transporturilor navale și pentru ca țara să aibă nave și echipaje capabile de luptă, nu bune doar de parizi navale.

Să în domeniul naval conștiința publică e pe drumul adevărat atunci cînd deceleale competențele autentice de mediocritățile agresive. E nevoie de competență și astăzi pentru a ajuta efortul de făptuire a idealurilor de democrație, demnitate și libertate ale Revoluției române.

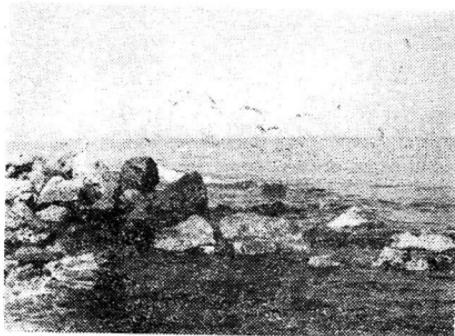
Petre AVRAMESCU

(urmăre din pag. 7)

a încercat, fără succes, să respingă un desant maritim japonez, atacindu-l la Sud-est de insula Borneo; aviația japoneză avariază două crucișătoare și obligă gruparea navală aliată să se retragă. Aceasta, întărîtă și cu alte nave, în total cinci crucișătoare și zece distrugătoare, s-a îndreptat în parte de est a insulei Sumatra; în apropiere de insula Bawka (învecinată cu Sumatra), a fost puternic atacată de aviația japoneză și nevoită să se retragă fără a putea impiedica debarcarea.

6 FEBRUARIE

- 1922. S-a încheiat „Tratatul celor cinci



Calendar marinăresc (II)

puteri“ (S.U.A., Anglia, Franța, Italia și Japonia) cu privire la „limitarea înarmărilor navale“ prin care se stabilea raportul dintre navele de linie ale semnatariilor la (în ordine): 5; 5; 5; 1,75; 1,75.

7 FEBRUARIE

- 1855. La Shimoda s-a încheiat un tratat care stipula deschiderea porturilor Shimoda, Hakodate și Nagasaki pentru navele Rusiei.

9 FEBRUARIE

- 1904. Flota japoneză atacă prin surprindere Port-Arthur-ul (azi Lushun) pricinuind pierderi grele flotei ruse; așa a început războiul rusuo-japonez din 1904—1905.
- În noaptea de 9 spre 10 februarie 1941 un puternic dezașinament naval de lovire britanic (un portavion, un cuirassat, două crucișătoare, 10 distrugătoare) a executat, prin surprindere, un atac de pe mare asupra unor importante obiective de litoral italiene, la Genova, Livorno, Spezia, scufundînd cinci nave comerciale, avându-lăt 18 preum și instalații portuale, rafinării de petrol, uzine de aparataj și armament etc.

10 FEBRUARIE

- 1828. Se încheie Tratatul de pace rusopersan, la Turkmancaie, prin care Persia confirmă dreptul exclusiv al Rusiei de a avea flotă de război în Marea Caspică.

(continuare în pag. 12)

ARMATEI la dialog

Și iată că trecerea în realitate nu corespunde idealurilor.

Fonduri nu prea sunt, aceste instituții mergind tot pe autofinanțare. Produsele de consum, și nu numai, se procură cu mare greutate din economia de piață, la prețuri liberalizate.

In timpul iernii, temperatură din camere este de parte de a crea o „atmosferă caldă“ și-o ambianță propice.

Aparatura este tot cea veche, iar pentru reparațiile necesare au rămas aceleși procedee birocactice și groase — adrese la București, transport acolo (cu ce?), delegați pentru ridicare și, plină la urmă, inevitabilă casare, fără înlocuire cu altele noi.

Nu cred că trebuie căutați vinovații pentru această stare de lucruri. Trebuie întreprinse măsuri urgente care să vizeze: dotarea cu aparatură nouă; asigurarea unui material din comerț, pe bază de contract, îmbunătățirea sistemului publicitar în garnizoane și chiar în unitățile militare, pentru a atrage căi mai multe cadre la activități; contracte cu profesioniști, actori, sponsori, firme, instituții care pot asigura calitatea spectacolelor, eficiența cursunilor ce se organizează în Casele armatei, mergindu-se pînă la aprovizionarea de către armată a barurilor sau cluburilor militare ce se vor deschide în aceste localuri. Casele armatei (ne referim la cele apartinînd Marinei Militare) pot organiza astfel baruri, excursii în țară, și, de ce nu, cu nave pe mare, cu escale în porturi apropiate.

Si toate acestea vor duce la eficiență și rentabilitate, la destindere și recreere pentru toți cei care vor frecventa Casele armatei.

Așteptăm propunerile dumneavoastră, pe care le dorim optimiste și constructive.

Căpitan-Locotenent
Ananie GAGNIUC

Răminem pe puncte.

Am trecut de ora zero.

In provă tribord se văd constelațiile de lumini ale localităților care preced Gibraltarul: **Guadiaro, Playa del Negro, Punta Chullera, San Roque.**

Și stinca.

Masivă.

Veghind o lume. Inchizind o lume. Anacronică în vizinărea lumii moderne în care vestigiiile marilor imperii pot fi interesante doar ca istorie. O stinca spaniolă deasupra căreia flutură drapelul Marii Britanii. Dar cum treaba este strict a celor două țări, joi 18 august la orele 01.00 executăm manevre de apropiere de **Europa Point**, sau, Punta de Europa.

Gibraltar, hotar între două universuri. Stinca uriașă perforată prin interior de zecile de galerii ale cazezatorilor și bateriilor, acum iluminată de proiectoare, balizată pentru traficul aerian, ascunde orașul

jurnal de bord

(II)

și portul care trebuie abordate prin golful **Algeciras**. **Europa Point** este o peninsulă stincoasă marcată printr-un far, cel mai sudic punct al Gibraltarului, o masă de stinici care sub fascicoului de lumină intermitentă care-i dă luciri sumbre, inhibă. La ancoră nave uriașe, mai ales petroliere. Manevrăm prin pupa lor, intrând în golul **Algeciras**, vedem orașul spaniol cu același nume în babord, navigatorul ia legătura cu port-control, este primul iahrt românesc, care cere intrarea în Gibraltar, dublând navele din rădă, nu găsim portul de iahting și intrând în portul comercial, pînă la balize indicind funduri mici. Nu putem acosta la cheiurile pentru nave. Nu se știe de ce ofiterul portuar ne cheamă prin radio-telefon în fundul portului, la niște vedete militare arhaice, dezafectate. **Decebal** 2 vinează greoi în babord, skipperul primește un patru cit el de mare pentru manevra de acostare, ne legăm la o navă panameză, o semirușină; se dau acțele de rigoare, de dimineață ieșim din portul comercial și dublinu-l, descooperim pista de aterizare construită în mare, portul de iahuri supraaglomerat, clădirile vechi, tradiționale ale poliției portuare și vămii unde ne așteaptă autoritățile să nu comunică distanță că nu putem acosta. Motivul? Gibraltarul

are o viză specială care nu se acordă decit de la caz la caz de ambasada britanică și, agentul care nu s-a deranjat decit sonor, le radiotelefon, nu are nici o dispoziție pentru **Decebal**. Tîfna skipperului este instantaneu la post. A văzut zimbetul băieților cu pistoale la sold, drept urmare a comparației dintre **Decebal** 2 și iahurile milionarilor, aşa că cere motor, mola, doctorul a înțeles, este ca pe sărmă, sare pe cheu și, urgență, lăsăm Gibraltarul în siaj. Stabilisem escale de acord cu sponsorul, întreprinderile de apărate de măsură Timișoara — firmă cunoscută pe mai multe continente (AEM). Să așteptăm aici nava **Humulești** care ne aduce din țară alimente, vesti și un tangon din aluminiu. O vom aștepta la Cadiz. Ieșim în strîmtăre și dintr-o dată universul marin se schimbă. Este limpede, ocanul își impune prezența. Am trecut hotarul lumii mediteraneene în lumea mirifică a azilelor.

Trafalgar. Intre nelsoniadă și columbiadă. Vînt bun din pupă, vele în foarfecă, valul din provă, însprumat. În tribord Spania ascetică. Stinći, platouri aride. Și epave. Cel mai cutremurător spectacol pentru un navigator. Cargourile izbite de stinici, rupte în două, masă de fier ruginat scăldată de valuri, cu provere înalte în uscat. Tarifa. Ieșirea în ocean. Emoție refuată. Înainte de război, iahutul Crâia 2, a coborât coasta Spaniei venind din Suedia. Poate în 1936. Îi tăiem drumul în sens invers după 52 de ani. Tarifa. Soare torid, fortăreață, pămîntul roșcat, stincliile, bisericile, senzația unui capăt



MARINARESC (III)

(urmăre din pag. 11)

11 FEBRUARIE

- La 11/24 februarie 1918 plenipotențiarii guvernului german au înmînat plenipotențiarii români cu condițiile principale ale fincheierii păcii, printre care și cedarea Dobrogei.

12 FEBRUARIE

- 1887. Se realizează Acordul anglo-italian privind menținerea statu-qua-ului pe măslările mărilor Mediterana, Egee, Adriatică, Neagră și pe litoralul Africii de Nord (Antanta mediteraneană); la acest acord aderă Austria (24 martie), Spania (4 mai), Germania (21 mai).

13 FEBRUARIE

- 1352. A avut loc lupta navală din Bosfor; flota genoveză condusă de PAGANINO DORIA a respins flota venețiană, comandată de NICCOLO PISANI, aliată cu bizantinii și aragonezii.
- 1854. O escadră nord-americană comandată de comandorul Matthew Perry incru-

cisează pe litoralul Japoniei. Cu un an mai înainte, sub aceeași comandă, o escadră nord-americană (în fața golfului Urugă) și escadră rusă comandată de amiralul Putiatin (în fața portului Nagasaki) cereau ridicarea măsurilor izolaționiste.

- Intre 13/25 februarie și 18/30 martie 1856 se desfășoară, la Paris, lucrările Congresului de pace care pun capăt războiului Crimeei; tratatul prevedea libertatea navigație la Dunăre și neutralitatea Mării Negre, precum și înființarea „Comisiei europene a Dunării” cu sediul la Galați.

14 FEBRUARIE

- 1797. Are loc bătălia navală de la Capul Saint-Vincent; flota engleză, comandată de amiralul Horatio Nelson, zdovobeste o flotă spaniolă și pătrunde, peste două zile, în Mediterana; în urma victoriei comandanțul Nelson (la 39 ani) este avansat la gradul de contraamiral.

15 FEBRUARIE

- 1898. Nava de război nord-americană (continuare în pag. 18)

→ de lume. În prova altă epavă. Nu se vede decât foarte puțin din castelul pupă. În tribord plajă, cîțiva surfiști, un golf imens, cu o plajă imensă, pustie, în zare sierrelle albastre pe cerul pustiu. În bârdor oceanul. Un iahc care ia drum spre Madeira. Un motorcruizer care vine din larg între două jerbe de spumă. Urcăm spre Cadiz. Oceanul legănat de o hulă usoară. La orele 17.30, este joi 18 august, săitem la traversul Capului Trafalgar. Skipperul se retrage în sine. Aici au băbut tunurile lui Nelson. Cele două flote în ordine de bătălie, sutele de catarge, răpăitul mitraliilor, strigătele de luptă, velele în flăcări, gemetele muribunzilor, bălăcea celor care-si căută salvarea în valuri. Sub chila lui Decebal 2 epavele acelea, cîndva nave somptuoase. Sutele de schelete acoperite de alge și nisipuri. De aici a început tragedia frumoasei lady Hamilton și gloria amiralului englez. Tot pe aici a trecut spre sud flotila celuilalt amiral, Cristobal Colon, personaj complex și misterios, care l-a fascinat pe skipper prin postura lui auctorială. Auctor al ideii de a naviga spre vest, contind pe eșevărul excomunicat de atotputernicia bisericiei catolice, a sferei cîțătării Terrei. Auctor al luptei neîncrătoare cu birocrația statală, cu neîncredereea camaralei celor doi mari ipocriți și venali, Isabela și Fernando. Don Cristobal Colon a argumentat — a forțat porți ruginiate, a pledat, a sedus, a fascinat, a format o opinie Pro; și-a format un grup de influență, nu cu granzii infatuați și limitați, cu acel ager la mințe Martin Alonso Pinzon și fratele lui, cu finanțarul Luis San-

tagel care acordă coroanei spaniole peste un milion de maravedi. Pe skipper, contrar formației lui militare, nu nelsoniada il atrage rezultatul imperialismului britanic, al mașinăriei complicate pusă în mișcare de amiralitate; ci columbiada, lupta insului singular de a-și materializa o idee cheie, luptă dusă neîncrătoare cu toate articulațiile o-șificate ale statului birocrațic.

La 3 august 1492 don Cristobal Colon ridică velele din Palos, port aflat la cîteva mile nord de Cadiz în prima lui traversă oceanică finalizată cu descoperirea arhipelagului Bahamas și a Cubei, de el numită Espaniola.

La 23 septembrie 1493 ridică ancore din Cadiz la bordul navei amiral Maria Galante punind prova pe insulele Canare. Pe aici vor fi trecut cele 17 caravale a celei de a doua călătorii transatlantice. Iată motivul pentru care Decebal 2 urcă spre Cadiz în această inserare zeiască, cînd peninsula Trafalgar, cetățuia și farul se colorează în ocrul dens al asfintitului și cînd skipperul aude respirația calmă, profundă, gigantică a acestui ocean visat din adolescență.

Radu THEODORU

— Va urma —

jurnal de bord

ODISEEA

(urmăre din pag. 9)

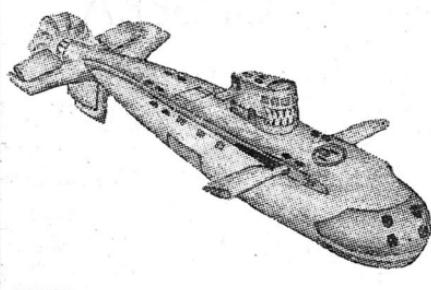
continuat solitară cursa sa spre un destin imprevizibil.

Starea atmosferică nu a fost din cele mai bune pentru un voiaj liniștit. „Timpul foarte variabil, cetea foarte multă și vînturi contrarie”, cum avea să declare mai tîrziu căpitanul George Louis. Vremii potrivnice i se adăugau, credem noi, aceea apăsările izolare în imensiitatea oceanului și teama de o neîndorită întîlnire cu inamicul. În aceste condiții, întîlnirea din seara zilei de 4 octombrie cu un crucișător auxiliar englez trebuie să fi avut, pentru moralul celor ambarcați pe „BISTRITEL”, un efect re-confortant. O barcă să-a apropiat de cargobotul românesc și, din ea, au desciș pe bord doar ofițerii britanici care au verificat actele vasului și i-au informat pe români de parolele pe care trebuiau să le folosească în cazul unor noi întîlniri cu nave de patruleare. În tot timpul acestui adeverat ceremonial, britanicii nu au „suflat” nici un cuvînt despre existența vrăjitorii submarin german pe ruta stabilită „BISTRITEL”. Dacă exceptăm codul bunelor maniere insulare, cu greu mai putem găsi un alt motiv pentru cătreasă discreție absolută. Cu atât mai mult cu cît Ingvar Kliningerberg, agentul consulatului Franției la Trondheim, avea să mărturisească, la ancheta comandorului Popovat, că semnalase Legației din Christiania (Oslo) prezența submariinelor germane, în dreptul coastelor scandinave nordice, încă de la 26 septembrie și se mira că echipajul „BISTRITEL” nu fusese avertizat, sau chiar oprit, de crucișătorul britanic.

Cargobotul românesc și-a reluat, însă, cursa fără a bănuî nimic și, în decursul săptămînii următoare, s-a înfruntat doar cu stihile oceanului, mai precis cu „o furtună mare de travers” (declarăția căpitanului G. Louis). Unsprezece octombrie a fos: prima zi cu orele de la plecarea din Brest, căpitanul și ofițerii având astfel posibilitatea de a face măsurările pentru determinarea poziției exacte a navei. Din calculul făcut reiese că „BISTRITA” se găsea cu circa 18 mile mai la nord, deci mai în larg, de ruta prescrisă de amiralitatea franceză și atunci căpitanul a dat ordinul care se impunea pentru reintrarea în culoarul așa-zis sigur: cap compas „sud 76° est”. Dacă ar fi stiut George Louis ce nebunătură întîlnire îl aștepta, cu siguranță că ar fi preferat ca 11 octombrie să fi fost tot o zi cu cer acoperit.

(urmăre în numărul viitor)





IMERSIUNE !

— La posturi pentru intrarea în imersiune!

Ora 12.17. Comanda a electrizat cîteva secunde întreaga navă, reverberind în toate compartimentele, în toate structurile sale intime, infiltrîndu-se cu vîteza sunetului în circuitele umane nervoase și electronice, în toate angrenajele sale mecanice. În punctul de comandă oamenii sănt la posturi și mișcările lor relevă, chiar și unuia întrus, reflexul unor profesioniști indelung exersați pentru care alerta devine — după anonime, indelungă și dure exerciții — o a doua stare naturală.

— Clipe de liniște marcate de zgomotul motoarelor și de comenziile repetate cu glas egal, de raportul ce marchează purjarea: 200, 400, 600, 800... stop!

— Submarinul coboară foarte încet! Șase metri adîncime!...

— Submarinul coboară foarte încet! Șapte metri adîncime!

...4.400, 4.600, 4.800...

— Stop primitor!

— Am înțeles, stop!

Sintem sub apă, la cota periscopică.

Incore să-mi imaginez corpul masiv și negrinos al navei, semânind cu un delphin, coborînd încet în adînc, chioscul, de la înălțimea căruia priveam acum cîteva minute marea, scufundîndu-se într-un vîrtej de spumă. În interior nici un reper nu mă ajută să-mi ghidze imaginatia. Poate, doar, o ușoară clătinare a navei, ca și cum trupul „DELFINULUI” ar bate tactul unor valuri invizibile. O lumină clară învăluie punctul de comandă. În fața zecilor de ecrane luminoase, a terminalelor unor senzori necunoscuți mie, în fața ciudatelor manșe ce amîntesc de bordul unui avion — căci, ca și el, penetrînd un alt mediu, decit medial nostru natural — oamenii lucrează concentrat. Disting, de la locul meu, fizionomile retențelor mele cunoștințe și gazde: comandanțul CORNELIU CRISTESCU, ofițerii DUMITRU PLEȘCA, ADRIAN BRIGHIDĂU, AUREL NEAGU, maistrul principal DRINEL GRIGORE, maistrul clasa I ION-NITA MIHAI. În imediata apropiere, în cabinelor lor, știi că se află alți pasionați navigatori, căpitanul-locotenant ADRIAN STOICA și căpitanul-locotenant VASILE EMANOIL. Undeva răspîndiți în compartimentele acum închise etâșă, ale navei, mi-i imaginez, la posturile lor, pe căpitanul-locotenant IONEL CHIRIC, pe marinul în termen ION OLEA, un giurgiuvean de 22 de ani, pe căpitanul doctor PETRICĂ VICOL sau pe plutonierul VASILE MAREN, supraveghind atent, compozitia aerului din submarin.

CU SUBMARINUL în

Stunță de mini și minti sigure, nava răspunde perfect la comenzi. Exerciții și alerte succese solicită echipajul care a mereu „în priză”, slefuindu-și, cu minuție de bijutier, toate fațetele pregătirii profesionale.

— Alarmă de exercițiu!

Ordinul, transmis prin difuzorul cabinei, mă trezește brusc. În prima secundă plonjez într-un întuneric total, aproape material. Fără să vreau refac, mental, traseul sănios din cabină pînă sus, în chioscul submarinului. În preajmă, mișcările ritmice, an trenate, ale echipajului ce și ocupă, contra cronometru, posturile...

— Alarmă de exercițiu!

Din nou în picioare. După cum indică singurul reper — ceasul — este dimineață. Nava — la nivel periscopic. Privesc și eu cîteva secunde prin ocularul acestuia. Lumina zilei de afară îmi mîngie ochiul cu game cromatice de albastru. Valuri, lumină solăcă și, în axele periscopului, departe, o navă...

— Atac cu torpile!... Atenție!... Foc!... Posibilul adversar n-ar fi uitat nici o sansă...

Orele se succed în cadență exercițiilor și a vietii sobre de la bord. Sintem din nou sus, în chioscul submarinului. Înserează. Undeva, la orizont, se distinge, ca o pleoapă, coasta; deasupra ei, globul de jar al soarelui ce apune pare un ochi strănit, ce ne fixează. Mareea respiră în unduri usoare, sub apăsarea mereu mai adîncă a întunericului. Conform ultimului meteor trebuie să ne așteptăm ce o schimbare brusacă a vremii. Un nevăzut val de frig polar vine spre noi înspre N—NE...

Ora 7.05. Ure din nou în chiosc. Un frig pătrunzător îmi taie respirația. Sintem în plină mare. O mare al cărui chip nu l-am cunoscut pînă acum, deși sunt constantă. Pînă la orizontul ce se inscrie rotund, în jurul nostru, marea fierbe. Trîmbă de vapori sint măturăte de vîntul dezlănțuit. E ulitor! Valul de frig polar „turnat” peste apa, caldă încă, a mării, face să crezi că te afli într-un cazan clopotitor. Doar frigul ascuțit contrazice tentația acestei imagini. Tot chioscul, totă nava, sint poleite cu o crûstă groasă de gheăță. Ne dirijăm spre bază... În plină mare, urmărînd cu respirația tăiată, un act ce depășește limita de sus a curajului. Gheăța a blocat lanțul ancorei. O echipă intervine prompt. Maistrul militar DRINEL GRIGORE parcurge, pe genunchi, punctele măturăte de talazuri spulberate, ce se solidează vizibil, și deblochează angrenajul...

Aoperit de o crûstă de gheăță „DELFINUL” revine în port încheind încă una din misiunile sale obisnuite. Iar acest „obișnuit” include în el și ceva din ceea ce s-ar putea numi un act de eroism, așa cum atîtea altele compun viața cotidiană a marinarului.

ECHIPAJUL — CA O MARE FAMILIE

Aștept cu răbdare unul din acele puține momente de relativ „respiru” pe care și-l poate îngădui un comandanță de submarin pentru a realiza ceea ce, cu

→

„DELFINUL”, largul mării

→

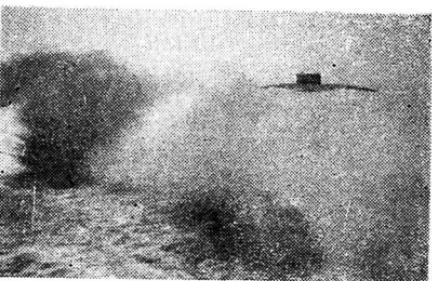
siguranță, constituie un obiect de „invidie” profesională pentru oricare dintre colegii mei din breasla agitației a gazetarilor — un interviu la bordul unui submarin, aflat în plină mare. La ora stabilită mă prezint, aşadar, la domnul căpitan de rangul I CORNELIU CRISTESCU. Pătrund în cabina mobilată sobru — cușetă, birou, fișet — ce asigură locatarului ei ceea ce ar putea numi, cu riscul unui pleonasm, un „minim și sever confort” necesare omului în misiua căruia se înnoadă toate firele nevăzute ce fac ca această navă să devină ceea ce este — un instrument de luptă redutabil.

Atac fără introducerea despre care, asemenea altor „comodități” de la ușcat, am învățat, în aceste cîteva zile petrecute pe submarin, că este incompatibilă cu viața pe o astfel de navă — spațiu limitat, timp comprimat, sinteze în gîndire, expresie, comportament.

— Vorbiți-ne despre factorul ce conferă viață navei dumneavoastră, despre oamenii echipajului.

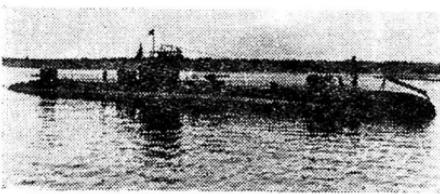
Cred că cine donește să înțeleagă viața și munca unui echipaj de submarin trebuie să-și imagineze un univers în care, practic, spațiul pericoporal este suspendat în sens teoretic și fizic chiar. Așadar, acel „tampon” atât de necesar pe care orice om simte deosebită nevoie să-l pună între el și ceilalți pentru a gîndi, a se reculege, a se odihni o clipă, nu există pe un submarin. Acțiunâm, practic, toti, cot la cot, dacă vreți mai frumos spus, constănță lingă constiță. Să, poate mai mult ca oriunde, pe o astfel de navă, destinul tuturor depinde, în modul cel mai direct, de felul în care fiecare își face datoria. O selecție dură și, ca să zic aici, naturală, a „cernut” oamenii echipajului nu numai din punct de vedere profesional, ci și prin „sita” aspiră și imposibil de eludat a armonizării caracterelor. Iată un motiv pentru care, nici nu pot, nici nu vreau să amintesc — după formula clasică — nume de oameni ce se evidențiază într-un fel sau altul. Echipajul reprezintă, practic, imaginea truui singur om. Iar acest singur om are un nume — emanarea unei drepti restituiri pe care tradiția noastră marinărescă și donină fierbințe a tuturor, o presupuneau ca o identitate necesară — un nume preluat ca un simbol al continuării, un nume devenit renume — „DELFINUL”. Desigur, față de înaintașul nostru — primul submarin „DELFINUL”, ce a dovedit, în focul celui de-al doilea război mondial, înalta clasă a submarinistilor români, actualul submarin se deosebește mult, fiind una din navele moderne, din clasa submarinelor mari, dar spiritul de devotament față de patrie și profesiune, ce anumă oamenii săi, este același.

— Vorbiți-ne despre dumneavoastră, în ipostază de comandant.



— Coordonatele acestei ipostaze sunt fixate, și ele, de același servitul presupus de viață pe submarin. Așadar, trebuie să fiu — și încerc să o fac folosindu-mi toate resursele intelectuale și fizice — în același timp, mașinăr, comandant, un camarad mai mare și un prieten pentru fiecare din oamenii echipajului. Sintetizind, trebuie și doresc să fiu un fel de „pater familial”, căci ce altceva decît o mare și unită familie dorim să fim cu toții? Să experiența unor ani — supremul și obiectivul nostru judecător și mentor — ne-a arătat că doar asta, fiind o adeverăță și unită familie, putem trece cu bine dificultățile ce le presupune profesia noastră pe care am învățat, laolaltă, s-o respectăm și s-o iubim, în ciuda serviciilor ei, cu dorința unor oameni ce vor să onoreze,oricind, misiunea pe care patria ne-o conferă, la fruntele sale albastre.

CREATORI DE ARTĂ PE UN SUBMARIN



„DELFINUL”... de altădată

In timpul scurt petrecut la bordul submarinului „DELFINUL” avem, totuși, posibilitatea să ne convingem că oamenii ce alcătuiesc acest echipaj de excelenți profesioniști au și o permanentă deschidere susținătoare, nu numai spre domeniul tehnic, ci și spre acel spațiu spiritual aflat sub semnul dragosteii pentru artă, pentru frumos, fapt ce relevă complexitatea personalității lor. Să, în acest sens, să plăcăut impresionați să constațăm că nu este vorba numai de receptori avizați ai actului artistic, nu numai de oameni pentru care literatura și muzica au o rezonanță deosebită în universul lor intim, ci și de... creatori de artă. Cu un acut sentiment al ineditului — creatori de artă pe un submarin! — avem prilejul să facem cunoștință cu un excelent grafician — maistrul clasa a II-a FLORICA SABIN („un prieten de nădejde”, cum îl prezintă colegii) căruia îi datorăm, de altfel, imaginea submarinului, prezentată în această pagină. De asemenea, afilăm că ofițerul ADRIAN BRIGHIDĂU este nu numai un excelență profesionist, ci și un chitarist talentat, iar căpitanul-locotenent IOAN VIOREL este unul dintre „cavalerii mesei pătrate”, de la emisiunea de humor a postului de radio Constanța, atât de gustată de asculțători.

Maior
Costin CONSTANDACHE

CHIPUL LUMINOS AL DOMNITORULUI UNIRII

Inălțat ca domn, pe tronurile lui Mircea cel Bătrân și Stefan cel Mare, cu unanimitatea celor 112 voturi, Alexandru Ioan Cuza a inaugurat o politică reformatoare de modernizare a întregii societăți românești, în cadrul căreia o atenție deosebită a acordat-o armatei, inclusiv flotilei românești.

„Nu voi uita niciodată... că am fost colonel. Acest rang și uniforma mi sînt dragi” — spunea domnitorul, adresindu-se ofițerilor săi.

Inca din septembrie 1859 s-a hotărât ca instrucția armatei, inclusiv a flotilei, disciplina și administrația să fie uniforme, iar în octombrie 1860, cele două flotile se unesc într-un singur corp cu un comandament unic, constituit-se pentru prima dată o marină unită sub numele de Corpul Flotilei de Dunăre, pavilionul marinie avind culoarea roșu, galben și albastru.

Scopul intemeierii marinei române era clar formulat de unele personalități care au participat la lansarea la apă, la Giurgiu, în 1864, a primei nave cu mașini cu aburi, numită, sugestiv, „ROMÂNIA”.

Cu acest prilej emociionant, ministrul de război, generalul Manu, spus că misiunea ei este „de a lumina pe fiile poporului în arta navigației, de a-i îndemna la... înălțarea numelui de român”, iar Costache Negru i-a urat „să nască puibravi pentru stăpînirea măriilor”.

Imbinând înțelepciunea cu îndrăzneala și inteligența cu demnitatea, dovedind devotament nemărginit față de țară și armată, față de popor roman pe care l-a iubit, pe care l-a slujit și în viitorul său, a crezut, Alexandru Ioan Cuza, Domnul Unirii, a intrat în găuria ororilor nemuritori ai neamului nostru.

Alexandru Ioan Cuza s-a născut, ca și elții mari conducători de țară și de oaste, pentru a fi nemuritori, pentru că, așa cum scria prietenul său, bardul de la Mircești: „Cit vor fi români pe lume / Cit pe cer va fi un soare / Al lui Cuza



La instrucție..

LICEUL MILITAR DE MARINĂ

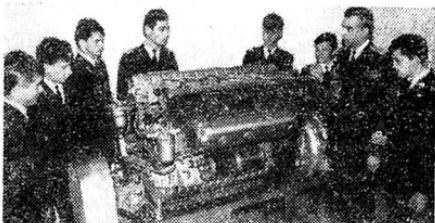
• de la nume

mare nume / Să fiți siguri că nu moare”.

În adenvîr, numele vrednicului intemeietor de Românie modernă, al simbolului renasterii noastre naționale, va dăinui vesnic, prin purtarea lui de către numeroase localități și importante instituții militare și de cultură din țară, printre care și Liceul Militar din Constanța.

Preluarea ilustrului nume de Alexandru Ioan Cuza, de către școala noastră, și aniversarea zilei liceului, ce va avea loc pe 20 martie 1991, data nașterii domnitorului, sunt dovezi ale unei depline recu-

In cabinetul de motoare,
lingă „inima”
navei



noștințe, ale sentimentului de datorie pe care-l avem față de morții noștri înaintași.

PRIMII PAȘI...

ȘI URMATORII

Prin Decretul nr. 502/15 septembrie 1973, cind se implementau exact 100 de ani de la treacerea în neființă a domnului Unirii, în semn de prețuire și veșnică aducere aminte, s-a înființat Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza” care poartă numele intemeietorului Marinei Militare române.

Deși obligat să-și desfășoare activitatea în mai multe localuri școlare, liceul, care, inițial, avea

cursuri de zi cu o durată de 5 ani, organizate de două specialități — navigație și electromecanică — a pornit la drum cu o bază materială săracă, dar cu un corp de profesori și comandanți înimosi, dorinci de afiamare.

La deschidere existau 442 elevi, grupați în 12 clase, organizate în două batalioane în funcție de specialitatea aleasă.

Într-un timp relativ scurt, Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza” devine una din cele mai reprezentative unități scolare ale județului și ale Ministerului Apărării Naționale, care și-a deschis porțile, an-

de an, pentru toți tinerii din țară interesati în descifrarea tainelor meseriei de marinări și atrași de universul albastru.

Sub aspectul bazei tehnico-materiale, an de an s-au făcut noi acu-mulări, dotări și autodări moderne, care să asigure tinerei generații o pregătire instructiv-educativă capabilă să-i permită fie continuarea studiilor în învățămîntul superior sau de maîstri, fie să se integreze într-o activitate de profil.

Instituția noastră dispune de două laboratoare de fizică, unul de chimie (altru în curs de amenajare), două de limbi străine, unul de biologie, precum și cabinele de limbă română, geografie, istorie, matematică, navigație, psihologie, apărate electrice de navigație. Acestea li se adaugă și o bază sportivă la intrarea căreia stă scrisă deviza, devenită crez, „MENS SANA IN CORPORE SANO”, unde și pot dezvolta calitățile fizice viitorii marinari sau ofițeri ai armatei române.

„ALEXANDRU IOAN CUZA“

la renume •

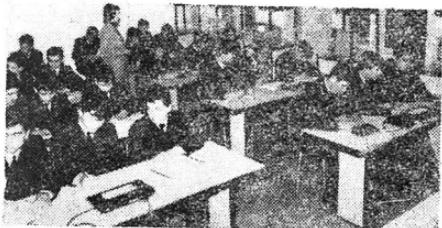
ADEVĂRATA CONSACRARE



Obună parte din efectivele liceului a înțeles că principala obligație a elevilor este să învețe, să descifreze tainele științelor, să transforme, prin rezultatele obținute la învățătură și prin cele înregistrate la diferite olimpiade și concursuri, ilustrul nume, într-un prestigios renume.

In cele aproape două decenii de existență au fost obținute numeroase

numeroase sesiuni de referate și comunicări. După ce, de-a lungul anilor, au obținut numeroase premii și mențiuni la faza județeană, elevii liceului militar din Constanța au obținut, în martie 1989, rezultate de prestigiu concretizate în locul I pe țară la olimpiada de istorie, organizată la Breaza, între toate liceele militare și de marină din România. La olimpiada județeană, din același an, echipajul elevilor militari obținuse șapte premii din sapte posibile, inclusiv unul la faza națională.



De asemenea, la limba rusă și engleză sunt înregistrate succese de răstine și atunci de două ori premii pe țară.

La limba română, la biologie, matematică, educație fizică, chimie, fizică și altele, elevii liceului nostru au dobindit, cu multă muncă și nu mai puțină pasiune, rezultate care au propulsat Liceul Militar între unitățile școlare reprezentative ale județului Constanța.

Fără îndoială că aceste rezultate sunt datorat eforturilor elevilor, dar, să recunoaștem, că fără pasiunea, devotamentul și competența profesională a cadrelor didactice ca-

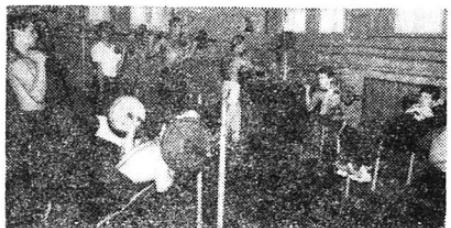
se rezultate remarcabile în întreprinderile școlare, atât la fazele județene, cât și la cele naționale, așa de multe, încât nu pot fi nominalizate în acest spațiu, de aceea ne assumăm riscul selecției lor, o selecție care vizează doar ultimii ani.

Astfel, la matematică, elevii s-au remarcat prin ocuparea, de două ori consecutiv, a locului I la olimpiada organizată la Craiova și Constanța, precum și prin numeroase premii și mențiuni obținute la olimpiadele județene și între liceele militare și de marină.

La geografie a fost ocupat locul I la faza județeană de comunicări și referate a elevilor, de 7 ori consecutiv (între anii 1981–1987), iar la faza națională locul III și două mențiuni. La olimpiada de geografie au fost obținute 40 de premii, din care 24 locul I, la faza județeană, precum și locul I pe țară, dobindit de trei ori consecutiv.

Cu dragoste și pasiune față de trecutul glorios de luptă al poporului nostru, din care și-au făcut sfântă religie, unii elevi au participat la olimpiadele de istorie județene și naționale, precum și la

Lucrând în „fortă” cu gindul la performanță



re i-au pregătit și îndrumat, ele n-ar fi fost posibile.

Reveluția din decembrie 1989, pe baricadele căreia am înființat numeroși studenți, foști elevi ai liceului „Alexandru Ioan Cuza”, a adus importante schimbări în viața și profilul liceului. Astfel, dacă fusese înființat în urmă cu 18 ani, ca liceu industrial, astăzi, unitatea are un profil real de matematică-fizică, ceea ce a determinat și o schimbare de opinie în rândurile elevilor.

Dacă înainte ei nu aveau voie să se îndrepte decât spre postul Institut de Marină „Mircea cel Bătrân” și spre Facultatea Tehnică de la Galați, astăzi, li s-au deschis multiple posibilități care vin în întărimea inclinațiilor și aptitudinilor absolvenților.

In afara Academiei Navale, ei pot candida la Școala Maștrilor Militari de Marină, la școlile militare din întreaga țară care vor fi instituții militare de învățământ superior, la Academia Tehnică, la Facultatea de Drept, la medicina militară etc., în funcție de rezultatele obținute de-a lungul anilor.

Credem că multitudinea de posibilități care li se oferă absolvenților liceului nostru este de bun augur și va stimula interesul lor pentru învățătură contribuind la creșterea motivației pregătirii lor pentru munca și viață.

Conducerea liceului, corpul profesoral și de comandanță, sint hotărâri să depună eforturi sporite pentru pregătirea tinerei generații căci și revine misiunea de a duce mai departe tradițiile glorioase și progresiste ale înaintașilor, în condițiile noi și de largă perspectivă pe care le-a deschis Revoluția din decembrie 1989.

Profesor inginer
GHEORGHE OANCEA
director adjunct

Profesor Ion MOICEANU

Pornind de la o carte poștală ilustrată

Una din mariile descoperirii făcute de oamenii de știință la sfârșitul secolului al XIX-lea este, fără indoială, procedeul de fotografiere prin intermediul căruia au putut fi immortalizate pe plăci și peliculele fotografice imagini din diferite domenii de activitate (știință, economie, politică, turism, geografie, etnografie etc.) sau cu caracter familial, unele din acestea devenind, cu timpul, purtătoare ale unor mesaje cu caracter istoric.

Un astfel de mesager este, fără indoială, și cartea poștală ilustrată aflată în colecția proprie, realizată de editura T. G. Dabo — Constanța (nr. 184), care prezintă, sub forma unui tablou panoramic, „Escadrila Militară Română a Mării Negre”. Încadrare cronologică ilustrată deținute pe față date de 19.7.1903, inscrișă de expeditor, iar pe verso sunt stămpările postale CONSTANTA—2 AUG. 1906 (la plecare) și BUCUREȘTI — 6 AUG. 1906 (la sosire).

Avea, deci, de-a face cu un interesant document, purtător de informații istorice, care ne prezintă, cu ajutorul imaginilor și al scrisului, situația înzestrării cu nave maritime a Marinei Militare la începutul secolului nostru.

Priind cu atenție imaginea prezentată putem distinge următoarele:

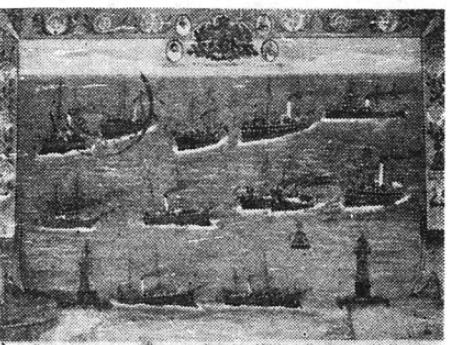
- Navele sunt prezentate pe mare, în poziții caracteristice de mars, grupate pe trei săruri. În primele două săruri sunt cîte cinci nave, iar în ultimul săr, numai două. Fiecare navă poartă la extremitatea din stînga un număr de ordine. Între sărurile doி și trei se află o geamandură cu clopot și bulă (nr. 12).
- Cele două fururi din partea inferioară, cu linile arhitectonice ce le au, par a fi fururile ce jalonează accesul pe brațul Sulina.
- În partea superioară, la mijloc, este reprezentată stema tărti sub care stă scris cu majuscule „TRĂIASCA ROMÂNIA”. Aceasta este încadrată de patru medaioane: pe rîndul de sus portretul M. S. Regina Elisabeta (stînga) și M. S. Regele Carol I (dreapta), iar pe rîndul de jos portretele A. S. R. Principesa Maria (stînga) și A.S.R. Principele Ferdinand (dreapta).
- Pe laturile din stînga, sus și dreapta este dispusă o eșarfă pe care sunt așezăți un-

sprezece colaci de salvare, apoi este reprodus semnul simbolic al geamandurii și, în final, emblema Dobrogei, reprezentată prin cei doi delfini aflați în poziție caracteristică. Fiecare colac de salvare este încadrat cu ramuri de laur, poartă în partea de jos un număr ce corespunde unei nave, iar în partea superioară, înscriș cu majuscule, numele navei ce o reprezintă.

Inainte de a prezenta numele acestor nave se impune a face o corectură, precizind că denumirea reală a „escadriei” era „DIVIZIA DE MARE” atribuită acestei mari unități ca urmare a legilor emise în anii 1896 și 1898, cu locul de dislocație Constanța.

Conform celor specificate pe colacii de salvare, navele prezentate pe cartea poștală ilustrată sint următoarele:

1. Canoniera „FULGERUL” (construită în anul 1873 la Toulon — Franța); 2. Puțitorul de mină „ALEXANDRU CEL BUN” (construit în anul 1882 la Londra — Anglia); 3. Canoniera „GRIVITA” (construită în anul 1880 la Triest — Italia); 4. Salupă canonieră „SMÂRDAN” (construită în anul 1882 la Londra — Anglia); 5. Crucisătorul „ELISABETA” (construit în anul 1888 la New Castle — Anglia); 6. Brucă „Mircea” (construită în anul 1882 la Londra — Anglia); 7. Canoniera „SIRETUL” (construită în anul 1888 la Londra — Anglia); 8. Torpiloarele „SBORUL” și „NÂLUCA” (construite în anul



Constanta — Escadrila Militară Română a Mării Negre

1888 la Le Havre — Franță împreună cu „SMEUL”, care în mod inexplicabil n-a fost cuprins în tablou de către editor); 9. Salupă canonieră „RAHOVA” (construită în anul 1882 la Londra — Anglia); 10. Canoniera „BISTRITA” (construită în anul 1888 la Londra — Anglia); 11. Canoniera „OLTUL” (construită în anul 1888 la Londra — Anglia).

La nr. 12, pe eșarfă, este trecut „CLOPOTUL GEAMANDURA”.

In final doresc să precizez că în afară de canonierele „FULGERUL” (1873) și „GRIVITA” (1880), celelalte nave s-au construit în cadrul primelor două programe de înzestrare cu nave militare ce au fost finanțate de guvernul român, după cucerirea independenței de stat, în perioadele 1882—1883 (primul program) și, respectiv, 1886—1888 (al doilea program). Despre aceste interesante probleme că și despre datele tehnico-tactice ale navelor militare intră în înzestrare pînă la primul război mondial se vor face referiri în viitoarele articole.

Calendar marinăresc (IV)

(urmăre din pag. 12)

„Maine” este scufundată în urma unei puternice explozii, în portul Havana unde se află din ianuarie pentru a proteja cetățenii americanii, fapt care a grăbit izbucnirea războiului hispano-americani din Cuba.

- 1942. După un asediu exercitat de japozi, timp de 8 zile, a căzut Singapore, bastionul englez fortificat din sudul Peninsulei Malacca.

16 FEBRARIE

- 1945. A început debarcarea trupelor americane la Corregidor.

(continuare din pag. 20)

Căpitan de rangul I ing. (r.e.)
Titu NICOLESCU

— Domnule maior, sinteți, începînd cu 1 octombrie 1990, comandantul Centrului de medicină navală, instituție autonomă derivînd din statutul fostului Dispensar poliinic și de medicină hiperbară din cadrul Centrului de Scafandri din Constanța. Ce aduce ea nou în domeniul asistenței medicale a efectivelor Marinei Militare?

— Pe lîngă medicina hiperbară, CMN preia toate sarcinile nou create privînd expertizarea medicală a personalului ambarcat din Marina Militară.

— Problematica abordată are în prezent un riguros caracter științific. Care vă sint în perspectivă intențiile?

— În primul rînd, vom elabora recomandări conținînd normele igienico-sanitare și ergonomicice pe care va trebui să le intrunească activitatea atât în mediul hiperbar, cât și la bordul navelor. Vor fi aplicate din punct de vedere medical (fiziologic) tehnologiile pentru securitatea unității, în saturăție și la adîncimi mari prin utilizarea instalațiilor industriale de imersare cu funcții multiple. În competența noastră râmîne, desigur, supravegherea dinamică a stării de sănătate a personalului. În altă ordine de idei, am conceput și elaborat, afîndîndu-se în studiu pentru a fi aprobată „Normele tehnico-medcale și metodologice privînd expertiza medico-militară a personale-

Va fi continuat studiul aprofundat pentru completarea listei de boli profesionale specifice mediului hiperbar. În general, tratarea bolilor interne curente va râmîne în competența spitalului militar.

Si nu în ultimul rînd, pe viitor, evoluția stării de sănătate a cadrelor militare și civile va putea fi urmărită prin înmagazinarea informațiilor într-o bază de date realizată de calculator.

— Profilaxia personalului ambarcat va râmîne în continuare un deziderat?

— Ne străduim să depășim doza de optimism a acestora, mălitind pentru depistarea afecțiunilor care apar profesional, datorate locului de muncă. Este, dacă vreji, o terapie care trebuie să înceapă cu etapa proiectării și construcției navelor. În acest scop, va fi necesar să impunem ca, indiferent de tipul și destinația acestora, navele militare să intrunească cerințele igienico-sanitare corespunzătoare pentru echipaj. Ele vor trebui să concure împreună cu, mai mult posibil, la diminuarea efectelor nocive ale factorilor perturbatori pentru organism: trepidăriile, zgornoul excesiv, emanările de gaze toxice etc. Din acest punct de vedere, locurile noastre de muncă trebuie să devină strict funcționale. Economia de spațiu, corroborată cu ceea ce a mișcările, nu trebuie să conducă, în nici un caz, la disconfort.

— Reputația colectivului dumneavoastră este legată nu numai de stagiul indelungat efectuat la bordul navelor, ci și de o anumită tradiție făurită într-un interval de timp relativ scurt dar cu pasiune și înalt profesionalism...

— Este adevărat, ne putem mintri cu faptul că am realizat în condiții optime asigurarea medicală a scafandrîlor în saturăție cu mediu sintetic la 500 metri și a celor unitare cu instalații industriale, peste 100 metri. Întreținem o colaborare fructuoasă în domeniul cercetării științifice cu Facultatea de medicină din Cluj-Napoca, București, Constanța, cu care avem încheiate contracte, dar și în cel al asistenței de specialitate, cu instituții și firme de prestigiu din Bulgaria, Franța și c.

Traditia noastră se întemeiază pe calitățile, eforturile și performanțele obținute în muncă de-a lungul anilor, de către medicii Mircea Manea, Antoniu Nepot, Gheorghe Andreescu, Spinei Nicolae — farmacist —, Victor Loghin, Vasile Rizea, împreună cu întregul colec-

Pentru o mai bună orientare, inițiere și adaptare rapidă la specie-

Locotenent major Marian MOŞNEAGU

(continuare în pag. 20)

CENTRUL DE MEDICINA NAVALA DIN CONSTANȚA

„Pulsul înnoirilor trebuie accelerat”

INTERVIU

cu domnul maior doctor
DORIN-OCTAVIAN OPINCARU,
comandantul Centrului de medicină navală
din Constanța

— Munca de cercetare științifică va fi continuată și diferențiată, repusă în drepturile sale firești și în slujba celor predispuși, prin natura meseriei, la factori de risc și uzură prematură. Astfel, pe lîngă fiziologia pătrunderii omului în apă și patologia în hiperbarism, ea va prelua, cu mai mult curaj, porunind de la realitățile existente, noxele cu care se confruntă la bordul navelor toate categoriile de personal. Avem în vedere, în principal, conceperea și realizarea de noi mijloace perfectionate de diagnosticare și tratament pentru profilaxia accidentelor aşa-zise „de specialitate” și de muncă specifică în hiperbarism, precum și activitatea de control medical periodic, în mod deosebit.

In acest domeniu am acumulat deja o experiență valoroasă. Sintem în măsură să intervenim cu personal medical specializat în caz de accidente survenite în timpul securității și să asigurăm securitatea necesară cînd acestea au loc în saturăție sau real, la mare adîncime, cu scafandri autonomi sau submarine.

— În ce context aceste intenții vor fi statuate ca principii concrete de acțiune?

lului ce își desfășoară activitatea în mediul hiperbar și a personalului ambarcat pe navelle Marinei Militare”, precum și „Baremul medical pentru stabilirea aptitudinii lucruului în mediul hiperbar și de ambarcație pe navele militare”.

— Să înțelegem că, pe viitor, personalul Marinei Militare va fi altfel „tratat” și din punct de vedere medical? La ce trebuie să ne aşteptăm?

— Vom asigura asistență medicală calificată întregului personal militar și civil din garnizoana Constanța. Optim pentru că vizita medicală complexă periodică a acestora să fie realizată în decursul a 2-3 zile. La examinările efectuate de către specialiști noștri se vor adăuga explorări funcționale sin-tetice (E.K.G., E.E.G. etc.), precum și analize de laborator.

Realizăm, în continuare, controlul medical periodic de expertiză medicală a scafandrîlor profesioniști care lucrează în economia națională. Urmărîm să sprijin gradul de recuperare a capacitatii de muncă a scafandrîlor cu afecțiuni acute prin reinserarea lor în alte categorii de activități care pot fi executate în hiperbar.

Pulsul înnoirilor trebuie accelerat

(urmăre din pag. 19)

fiul muncii noastre, am propus organizarea, în cadrul unității noastre, a unui curs cu durată de 3 luni pentru toți medicii și personalul medical nou angajat în Marina Militară.

— Ce alte sindromuri sunt reprezentative în viziunea dumneavoastră, pentru patogenia vieții și activității la bordul navei?

— Prin construcție și natura mediului în care acționeează, nava reprezintă, în ansamblu, un loc de muncă static. Din start, profilaxia colectivă necesită suplimentarea

numărului de ore de pregătire fizică dinară, printre revitalizare a mișcării sportive din marină care să confere fiecărui individ vigoare și rezistență la maladii. Astfel, multe cadre, unele chiar tinere, sunt predispuși la sedentarism, fapt care poate conduce în timp la deglări metabolice și boli specifice acestuia. Normele de hrana actuală, deși consistente sub raport caloric, nu satisfac întotdeauna necesarul de vitamine și săruri minerale solicitat de organism și aceasta pentru că se ignoră descurăcătoarea sucurilor, fructelor și le-

gumelor proaspete în alimentația zilnică. Mai sunt și alte aspecte. Sperăm, însă, ca diagrama relațiilor cu factorii de răspundere din Marina Militară să imprime accelerarea pulsului înnoirilor și din acest domeniu vital, să recunoaștem, pentru noi toți.

— Vă mulțumesc pentru modul optimist de diagnosticare a perspectivelor evoluției fenomenului medical din Marina Militară și subscris, cu permisiunea dumneavoastră, pentru o posibilă agendă medico-militară găzduită de revista noastră cu concursul specialiștilor Centrului de Medicină Navală. Vă doresc mult succes!

Calendar marinăresc (V)

(urmăre din pag. 18)

17 FEBRUARIE

- 1782. A avut loc prima bătălie din Golful Bengal, dintre o escadră engleză (9 nave) și una franceză (12 nave), care s-a terminat nedechis.
- Între 17–18 februarie 1944 a avut loc bătălia aeronavală americană-japoneză soldată cu neutralizarea bazelor navale japoneze din insula Truk (în mijlocul insulelor Caroline). S.U.A. a participat cu cinci portavioane mari, patru portavioane usoare, săse cuirăsate, 10 crucișătoare și 29 distrugătoare, iar japonezii aveau în zona insulei două crucișătoare, opt distrugătoare și 365 avioane dislocate la sol. Atacul aerian asupra bazelor nipone a durat 48 ore și a avut ca urmări: distrugeră a 300 avioane, un crucișător, trei distrugătoare, săpte nave auxiliare, săpte petroliere și 17 cargouri; artilleria navală a scufundat două distrugătoare japoneze; 75 la sută din instalațiile portuare și clădiri au fost distruse. Săpte avioane torpiloare japoneze au atacat portavionul „Intrepid”, căruia i-au produs grave avanii; americanii au mai pierdut, de asemenea, 25 de avioane.

18 FEBRUARIE

- Între 18 și 23 februarie 1946 are loc o răscoală a marinilor din flota militară a Indiei, la Bombay.

19 FEBRUARIE

- La 19 februarie/3 martie 1878 s-a încheiat la San Stefano, Tratatul de pace ruso-turc. Acesta prevedea printre altele, ca Dobrogea să fie cedată Rusiei, care își rezerva dreptul de a schimba „cu partea Basarabiei detașată la 1856” (Județele Bolgrad, Cahul și Ismail).
- 1915. Forțele franceze și engleze au început ofensiva principală asupra Dardanelelor, cu numeroase cuirăsate și crucișătoare (circa 18 unități).

21 FEBRUARIE

- La 21 februarie/6 martie 1907 a intrat în vigoare legea pentru organizarea Marinei Comerciale.
- La 21 februarie/6 martie 1907 s-a semnat, la Paris, Convenția de comerț și navigație româno-franceză.

22 FEBRUARIE

- 1744. A avut loc, la Toulon, bătălia navală cu rezultat nedecis între flota combinată franco-spaniolă (28 nave cu 1734 tunuri) și cea engleză (29 nave cu 2144 tunuri); curios este că după această bătălie, americanii și comandanții de nave englezi și francezi au fost trimiși în judecată pentru infringere, dar amiralul spaniol (care a avut cele mai multe pierderi) a fost declarat „Ducele Victoriei”.

23 FEBRUARIE

- 1903. În urma unui acord încheiat cu S.U.A., Cuba cedează bază militară maritimă de la Guantánamo.

(continuare în pag. 27)

Un alt vapor atacat de pirați

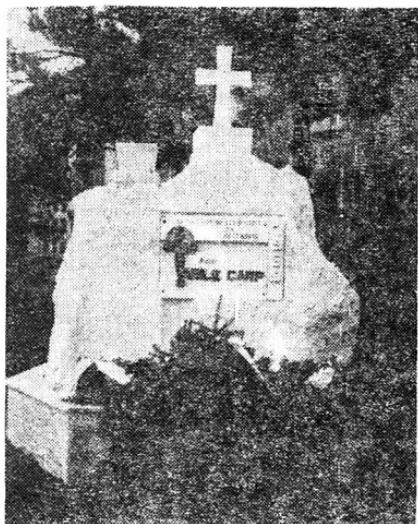
în 1990 în apropiere de SINGAPORE.

In 1989 au fost înregistrate trei cazuri, în 1988 — 10, iar în 1987 35. Dintre navele care au fost atacate în 1990, 2 operații în serviciul de linie al „ABC CONTAINERLINE BELGIA BRUSSEL” și „TNT EXPRESS”. S-a aflat, recent, că ultimul vas a fost atacat la 21 septembrie, de către pirați, la 20

mile Sud de SINGAPORE. Cu o lună mai înainte BRUSSEL a avut același destin. Pirații folosesc de regulă vedete rapide și ancore cu gheare pentru a urca la bordul navelor, luând mai ales bani și obiecte de valoare. Toate aceste incidențe au avut loc în afara apelor teritoriale din SINGAPORE, în apropiere de PHILIP CHANNEL, în apele indoneziene. FEDERATIA MARITIMA INTERNATIONALA a rată că navele sunt atacate în timp ce trec strîmtoarea MALACCA, cind sunt obligate să reducă viteza

Prof. Zizi DINULESCU

Inscripție pe postamentul veșniciei



Dacă i-ar fi fost dat să trăiască, maiorul VASILE CARP cu siguranță s-ar fi mindrit cu sigla dăltuită în marmură, a instituției, pentru prestigiu căreia n-a preocupațit eforturile consacrării, inteligența creațoare și jertfa supremă — propria-i VIAȚĂ.

Dacă la trecerea hotarului dintre ani, din intuneric către libertate, destinul n-ar fi ezitat, maiorul VASILE CARP ar fi păstrat caderuță celor hărăziți să fie ei însăși prin ceea ce au înnăscut, cultivat cu migală și înnoblat cu ardoarea trudei asidue: vocația demnitatei, onoarei militare și a inaltului profesionism.

Dacă maiorul VASILE CARP nu și-ar fi preschimbat cu majusculele numele și prenumele în glorificată efigie a titlului post-mortem de EROU, în inima Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ din Constanța ar fi pulsat încă pentru mult timp, memorabile, tapetele lui.

Dar pentru ca marmura din imagine să devină pentru noi toți simbolul idealurilor sale, i-am dat întru veșnicie, numele LUI.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

Cind noaptea te gonește
Si ziua se ingină
Cu ploile din soare
Un zimbet și te amină
Privind albastra zare
Un val... un pescărui... — o mină
Ce și răcorește fruntea

Gînd

Iar dorul... nu mai doare!
Sint ginduri ce nu-ți lasă
Pridvor de suferință...
Acum, te simți ACASA

Si n-ai altă dorință
Decit să-ți vezi pământul
Arat de dulci izvoare...
Dar MIINE! ...Miine iară
Pornești din nou pe mare!

ANELORE

65 de ani de serviciu hidrografic maritim român

(urmărește din pag 5)

(astronomie, geodezie, oceanologie și hidrometeorologie; hidrografie și cartografie) au fost selectate cadre din marină, iar pentru dotarea lor, s-au adus materiale și aparatură specifică de la diferite unități și întreprinderi din țară.

În anii următori aria decuprindere a problemelor specifice s-a extins, realizându-se lucrări de valoare în folosul Marinei Române și al întreprinderilor a căror activitate este legată de mare și de fluviu.

Incepând cu anul 1931, sub conducerea directă a șefilor Serviciului Hidrografic din acea perioadă — locotenent-comandorul Stoianovici A. și locotenentul Grecescu E., viitori amirații ai Marinei Militare — în zone de litoral a României s-au desfășurat lucrări hidrografice de amploare destinate cartografierii întregii suprafețe marine adiacente, organizate într-o campanie hidrografică pe durata mai multor ani. Au rezultat mai multe hărți valoroase, dar, datorită for-

telor și mijloacelor limitate de care se dispunea, pînă la declanșarea celui de al doilea război mondial nu s-a reușit acoperirea tuturor raionelor costiere.

In anii conflagrației mondiale Serviciul Hidrografic și-a adus din plin contribuția la asigurarea de navigație a misiunilor de luptă ale navelor militare, transporturilor maritim și fluviale și a operațiunilor de dragaj pentru deschiderea navegației pe fluviu și în raionele costiere.

In perioada postbelică, reorganizat, redatot cu apărătură și incadrat cu ofițeri specializați în domeniile hidrografie, geodezie, hidrometeorologie, cartografie marine și instrumentelor de navigație. Serviciul Hidrografic a continuat activitatea de cercetare hidrografică a mării teritoriale, porturilor maritime și fluviale, lacurilor din zona de litoral și a unor ape interioare navigabile. Devenit Direcția Hidrografică Maritimă în anul 1955, organul hidrografic și-a extins activitatea, atât pe plan intern, cât și pe plan internațional.

In prezent, unindu-și eforturile cu cele peste 100 de organe hidrografice ale țărilor maritim, Direcția Hidrografică Maritimă continuă cu succes îndeplinirea atribuțiilor ce-l revin pentru asigurarea hidrografică și de navigație a zonei de responsabilitate, realizarea siguranței traficului maritim și informarea de navigație a tuturor categoriilor de nave.

DOI TINERI POETI

DORIN POPESCU

Fratelui meu basarabean

Pot ingenunchia cu un singur genuuchi
Celălalt să-l ridic din podea,
Să răsuflie în sfîrșit ușurată,
Mina înmânăsată a mea,

Mina mea, prezentă la Mareea Unire
Mina mea, îngropată apoii
În scrișnet de tancuri rusești
În toiu războiului doi,

Mina mea care votase la Alba,
Miroșind a Cernăuți și Chișinău,
Care trase Tricolorul
Peste tot pământul tău,

De căpăstru ducind calul lui Mihai
În cetatea reunirii românești
depline,
Blestemată să rămină la podea
Pradă cizmelor străine,

Mina mea care murise,
Tîntuită pe podea,
Mina care pălmuisse
Marile imperii, ea,

Răsuflind acum cu Tara,
Ridicîndu-se cu greu,
Strecîndu-se cu grija
Peste tras, piciorul meu,

Se înalță ca un strigăt,
Se înalță ca o lege
Căci de dincolo de toate,
Te iubește și-nțelege,

Mina mea care acuma
Se întinde peste Prut,
Renascind ca din cenușă,
Cite sint de renăscut,

Mina mea care te cheamă,
Mina mea care te cere,
Împunind eternitatea!
Greu blestem pentru tăcere,

In cea mai umilă poziție
A demnității umane,
Mina mea se întinde spre tine
De sub tancuri dușmane,

Mina mea o cuprinde pe-a ta,
Miinile noastre se strîng împreună,
Și cu milioane de inimi
Proclamă Patria Mare Română,

Pot să-ngenunchez nu cu-n singur
genunichi, ci cu doi,
Pentru sărbătoarea aceasta de sfîrșit
de an,
Bate clopotul Moldovei pentru Noi,
Iubul meu frate basarabean..

A crede în tine

Incepusem a crede în mine;
Vai, ce greșeală
să crezi că ești de ajuns
pentru un pact de fericire medie
cu viața.

Sinziana NOUR

Iarnă tomitană

Se-nfoafe vînturi gureș din sud
Si nori intunecați se bulucesc pe mare,
Din cer curg iarashi lacrimi cu gust sălcu de sare
Si se prelung talazuri din ochiul noptii ud.
Ovidiu se viscază stind în For,
Si cugetă prelung privind în depărtare
Cum valurile-și tot croiesc cărare,
Spre țărmuri ce-au albit de-atita dor,
Sirene răgușite emit semnale-n larg
Brazi argintii inspiră fantastice povești
Născute din durerea gliei românești
Cind dinspre mări neliniști în picuri grei se sparg.
Din limpezimi de zare, dutios, spre-al țării prag
Se-ntorc mereu corăbii cu flamuri la catarg.



Se stinge-neț mileniul și lumea-i în alertă,
respiră Terra, aer viciat,
se tot discută-n foruri planetare,
spre-a se găsi, în fine, măcar un vinovat.

Trăim senzații tari, cind scrie în gazetă,
că Marte ar avea și ea un sfinx,
se zice chiar că-n spațiu mai este o planetă,
ce-si pendulează galăsă privirile-i de linx.

Pe continentul negru, se moare-n disperare,
ogor-i peste noapte o dună de nisip,
sub poduri cei trădiți sint gata de culcare,
au gust sălcu în gură și brume reci în chip.

T
e
l
e
X

Cutremure, explozii, ambuscade,
răpi, alegeri, S.I.D.A. și alcool,
concerte blues, raliuri peste desertoare fade,
călătorii astrale și prăbușiri la sol.

Soldații patrulează, radarele emiț,
uzine subterane imbracă-ai morții soli,
în Orient, umbrarul de cedru-i ofilit,
vin alarmante stiri, că nu-i ozon la poli.

Acesta-i omul, iată-l, mai vine c-o poveste,
pe banda albă a zilei, pierzîndu-se-n eter,
iar timpul nu elipește, cind peste vâni privește,
nepăsător la pasu-i rostogolit în cer.

magazin • magazin • magazin



MEDALISTICA ȘI MARINA ROMANĂ (I)

Deorațiile, placetele și insignele, piese care fac obiectul medalisticii, au fost emise la noi începând cu perioada domniei lui Alexandru Ioan Cuza, cu ocazia evenimentelor mai importante din istoria noastră modernă și contemporană, pentru a marca aceste evenimente, dar și pentru a răsplăti pe cei ce au avut merite deosebite în viață civilă, într-un anumit domeniu de activitate și, mai ales, pe cîmpul de luptă, în timp de război. În felul acesta, în situații de război, dar și de pace, printre beneficiarii unor astfel de distincții s-au aflat și numerosi marinari, ofițeri, dar și grade inferioare, așa cum vom vedea în cele ce urmăzează, din exemplificările concrete cu care vom ilustra scurtul istoric al celor mai importante decorații românești.

MEDALIA „VIRTUTEA MILITARA”

După încercarea de instituire a unei prime decorații românești de către domnitorul Cuza, sub numele „ORDINUL UNIRII” (ordin care va apăra în doar cîteva exemplare, comandate la Paris și conferte unor devotați ai domnitorului, în 1865), o primă medalie românească a fost „VIRTUTEA MILITARA” al cărei regulament va fi promulgat în 1872, cînd domnitorul Carol obținea de la marele vizir autorizația de a emite medalii. Creată, inițial, pentru a răsplăti pe sergenți care serviseră în acest grad 12 ani, ulterior medalia s-a acordat și ofițerilor, prin regulament stabilindu-se două clase ale sale: clasa I, de argint, pentru ofițeri și clasa II-a, de argint, pentru gradele inferioare. Sub forma inițială, rotundă, medalia s-a conferit cu precădere în timpul războiului de Independență. Începînd cu anul 1880, medalia conferită pentru fapte de arme și-a schimbat formă, din rotundă în cruce, sub această nouă formă acordîndu-se în primul război mondial și în cel de-al doilea război mondial, cu o mică modificare ce i-s-a adus în 1941. Cu medalia „VIRTUTEA MILITARA” cl. I a fost decorat, în anul 1874, căpitanul IOAN MURGESCU din flotilă, pentru curajul și devotamentul de care a dat dovadă cu ocazia aducerii în țară, de la sănctorul naval din Toulon, a canonierei



„FULGERUL”. În timpul războiului de Independență, ofițeri ai flotilei române, precum căpitanul MIHAIL DRĂGHICESCU, comandantul uneia din bateriile de coastă de la Cetatea, sau locotenentul ILIE IRIMESCU, comandant de navă, au fost recompensați, de asemenea, cu medalia „VIRTUTEA MILITARA”. Tot acum, au fost decorați cu aceeași medalie şapte sergenți, şase caporali și doi soldați din artilleria de coastă pentru bombardarea unui vapor de război turcesc. Cu „VIRTUTEA MILITARA” vor fi decorate și echipajele vedetelor torpiloare românești „DIMITRIE CALINESCU” și „MIHAIL ROMAN” care, în decembrie 1916, la Ghecet au condus cu succes o acțiune împotriva inamicului.

SEMNUL ONORIFIC

Obținerea autorizației de a emite medalii, în 1872, a dus la instituirea, în același an, și a unui SEMN ONORIFIC de argint acordat ofițerilor pentru 18 ani de serviciu și a unui de argint aurit conferit ofițerilor pentru 25 de ani de serviciu, ambele decorații făcînd parte dintr-însemnele cele mai des acordate comandanților marinci: amiral PETRE BARBUNEANU, contraamiral EMANUEL KOSLINSKI, contraamiral EUSTATIU SEBASTIAN etc., ca și tuturor ofițerilor cu vechime mare în grad.

Georgeta BORANDA

Cu satisfacție putem constata faptul că s-a dat „startul” în mișcarea sportivă din Marina Militară.

La data de 11.01.1991 s-a organizat „A.S.A. Marina”, avînd în compunere următoarele secții de performanță: canotaj academic și kaiac-canoe, sah, yachting, modelism, judo, fotbal, aeronautică, natație.

Culorile „A.S.A.”: roșu-albastru.

Președinte al asociației este domul contraamiral DUMITRACHE OPREA, iar vicepreședinti, domnii căpitan de rangul I Andone Pantea, căpitan de rangul I Valentin Gheorghiu și căpitan de rangul I Mihai Spălăteanu. Pentru cei interesați astupă conducerii secțiilor prezentăm președinții desemnați la adunarea din 11.01.1991.

La canotaj academic și kaiac-canoe — căpitan de rangul I Constantin Toporan; la sah — maior Vasile Floca; la yachting — căpitan de rangul I Emanuel

SPORT

Tigănaș; la modelism — căpitan de rangul I Vasile Olaru; la fotbal — colonel Radu Bădulescu; la judo — căpitan de rangul I Gheorghe Popescu; la aeronautică — căpitan de rangul III Paul Chițon și la națație — căpitan de rangul II Ion Munteanu.

Detalii privind membrii biourilor și secțiilor, garanțioanele unde activează și calendarul sportiv pentru anul 1991, se pot afla la sediul actual al asociației — Academia Navală Constanța, telefon 2 62 00/169.

Dorim, ca prin această asociație, sportul din Marina Militară să cunoască o binevenită revitalizare, iar rezultatele obținute să dovedească talentul, pasiunea și preocupările continue ale performitorilor.

Urâm succes tuturor sportivilor!
Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC

magazin • magazin



Luna lui Florăz a anului 1938 și-a făcut debutul pe litoral cu o cădără mai rar întâlnită pentru asemenea anotimp. Canicula, ce pustise străzile Constanței, nu-i scutise de teorepeală nici pe ostașii marinari ai Baziei Navale.

Vestea că la ședința de tragere cu armamentul de infanterie și a răsunare grenadei, va veni în inspecție o comisie de la București s-a răspândit ca fulgerul. Într-o asemenea situație nu se mai puteau admite obișnuințele absente.

— Ce ne facem, domnișoară ofițeri? își începu cîntul Comandorul Roșca, la convocarea ținută ad-hoc cu comandanții de subunități. Puteti să vă instruiți oamenii de la servicii în zilele care ne-ați mai rămas, sau îi internăm în infirmerie, ca suspecți de dezinterz... Dar, continuă el după o scurtă pauză, înainte de a lua o hotărîre, aș vrea să cunoască părerea comandanțului companiei a IV-a, căci, după cîte știu eu, el are cel mai mare număr de ostași care n-au prea dat pe la cîmpul de instrucție.

Stamatescu, un ofițer bondoc, ambicioș și impulsiv din fire, s-a ridicat în picioare, roșu la față ca un morcov.

— Domnule comandor, raportă el pe un ton hotărît, eu îmi cunosc bine subordonația. Pun mină în foc că magazinierii și cărăușii mei sunt mai buni decât mulți dintre „căprarii” căpitanului de la I-a,

care-i freacă pe bietii oameni, numai ca să aibă cu ce se lăuda apoi, cum că la ei toate merg ca pe sir-mă.

Auzindu-și numele, Orban întoarce agale capul, mijindu-și cu subțireles ochii.

Nefiind străin de vechea rivalitate dintre cei doi ofițeri, comandorul zimbi discret.

— Totuși, în timpul scurț pe care îl mai avem la dispoziție, domnule căpitan, te-ăs rugă să te ocupi ceva mai serios de ei. Pute, în primul rînd, accent pe cunoașterea, minuirea și anunțarea grenadei, pentru că aici s-ar putea să avem necazuri.

— Am înțeles! răspunse Stamatescu, dar vă asigur că o singură ședință de pregătire, pe care am să o-conduc personal, e prea de ajuns.

— Bine, m-ar bucura nespus de mult să fie așa cum spui dumneata, încheie discuția comandorul.

A doua zi, Stamatescu și-a adunat întreaga companie ținându-že ostașilor o scurtă, dar insuflătoare, lecție despre miniaturala bomă.

La întrebările de control a primit răspunsuri prompte și corecte. Multumit, căpitanul a continuat pe un ton sugerător: Totuși, în caz că vreunul din aceste „ouă ale dracului” nu explodează după ce a fost aruncată, trebuie distrus prin impușcăre. Dar trebuiașoara asta nu o facem noi, ci genișii. E parte lor. Ei să se descurce cu „ouăle”...

Compania rise de comparația mucalită a comandanțului.

GRE N A D A



— Un lucru să vă fie clar, ridică el tonul. Grenadele care dau rateu nu pot fi lăsate pe cîmp. Pentru orice om sau vită, care le-ar călcă, e moarte curată. Clar? Secretul este însă — își înduleci Stamatescu glasul — să ai curaj cînd apuci grenadă în mină. Să nu-ți fie frică de ea. În la nevoie, să dai dovdă de intenție. Inteles?

Soldații din compania a IV-a nu și-au făcut de rușine comandanțul. Dar cînd te peste gînionul, nu-ni ce face. Ultimele cinci grenade aruncate, deși au nimerit în cercul mic al tînței, s-au încăpăținat să nu explodeze.

Comisia a constatat însă, că nu era vina soldaților, ci a grenadelor, așa că incidentul nu a afectat calificativul „foarte bun” obținut. Totuși trebuie să să se măsurile de siguranță necesare pînă la venirea echipei de geniști care urmă să le distruge. Pentru paza perimetrului periculos, în centrul cărăușa se găseau „ouăle dracului”, a fost numit soldatul Bobonete Ion, de la manu-tanță.

— Să nu permiti nimănui să se apropie! — i-a spus Stamatescu. Patrulezi împrejur și o său de pasi distanță. Într-un ceas, genișii săint aici. Le arăți locul unde sunt grenadele, după care vîlă la unitate și-mi raportezi. M-ai înțeles?

— ’Nteles don’ căpitan! răspunse Bobonete tăcându-și potocaiele de la bocanci.

Genișii n-au venit, însă, nici după patru ceasuri. Trecuse de mult vîremea prinzelui și tot nimic.

Întrîn timp, Ioniță arase conștiințios, cu încălăritile-î tintuite, o adevarată brazdă în jurul grenadelor, deși o foame teribilă î se cubăraise adinc în măruntale, tăindu-i toate puterile.

Așa nu mai mergea. Dacă nu găsea o cale să iasă din incercătură, „enețiativă”, cum le spusese domnul căpitan, săcpă și masa de seară. Și... Ioniță a găsit-o.

Era aproape patru după amiază, cînd în ușa cancelariei companiei a IV-a s-au auzit cîteva bătăi timide...

— Intră! răspunse Stamatescu.

— Să trăiți, d'on căpitan, m-am prezintat la onitate, raportă din cadrul ușii cu o figură oboșită, dar zimbăreată, soldatul Bobonete.

— Bine ai făcut, dar de ce ai înfirțizat așa de mult?

— Pintu ci n-or vinît jeniștii...

— Cum? făcu deodată Stamatescu, sfredelindu-l cu privirele; ce tot îndrugu, cine n-au venit?

— Jeniștii, săne altii, ei n-or vinînt. →

magazin • magazin • magazin



— Si ce-a făcut cu grenadele, neisprăvite? — bătu cu pumnul în masă comandanțul companiei a IV-a.

— Stăti și videti, io am...

— Ce să stau, mă? Si o avalanșă de sudălini pipărăte se revârsă ca o cascadă din gura căpitanului, asupra tuturor gugumanilor din infanteria marină.

Ionică încercă să se explice, dar nu reușește. Așa că, înghițind în sec, se mulțumi să bată cu palma sacul de merinde care îi atrăna de gât.

Iritat la culme, Stămătescu făcu un pas înainte, hotărît să-l ia de guler pe guguman.

Stăpinindu-se la timp pornirea belicosă, se lăsa însă să cadă pe scaun, moale ca o cîrpă.

— Grenadele, spune-mi unde sunt găsete, că să mănic!

Profitind de o scurtă paузă, în care Stămătescu își frecărea febril templete, Ionică raportă pripiț:

— Le-am strins, d'on căpitan, doar nu se putea să las monia ne-explodată pînă cîmp s-o calși vrevo vală și să dăm de bocloc amîndoi...

— Si ce-a făcut cu ea? gemu Stămătescu strîmbindu-se convulsiv gura...

Deabia acum pricepu Ionică că nu-i fusese înțeleas gestul.

— Iată-le, d'on căpitan, se învoră el. Sint aisi!

Si, dintr-o singură mișcare, deșeră sacul de merinde pe bioul comandanțului.

„Ouale dracului“ porniră huruind pe scindura de stejar ciocnindu-se între ele cu un sunet sec și dușmanos.

O grenadă dintre acelea cu „simbol“ complet dat peste cap, semn că era gata să explodeze făcîn o pierută dubioasă, hotărît probabil să-i pică în poala lui Stămătescu. Dar n-a apucat pentru că Ionică, mai iute de mină, a înhățat-o pre-cum pisica soarecele.

Includînd, fărățit nostru o trînti zdrăvănu cu capul de lemnul meseci ca să stea locului, în felul în care se spune că ar fi rezolvat Columb problema oului său devenit celebru.

Săzăi ghinisoar, parsivo! o mustrează el ciudos, doar nă-i vre și rătăsești pînă jos și să ti calși d'on căpitan, să-păi sl...

Dar ultimele cuvinte n-au mai ajuns la urechile comandanțului companiei a IV-a, pentru că Stămătescu, urmînd mai abitîr ca un inohican pornit la luptă, sărise pe fereastră.

N.A. Pățaniam este reală ca și personajele de aîstel. Ea a fost povestită autorului de către un martor ocular.

Valentin DONICI

PREȚUL SALVARII PE „TITANIC“

Întreaga dramă a „TITANICULUI“ s-a consumat la bordul său. Dupa un lung moment de relativ calm, toți pasagerii aveau să sfîrsească prin panică ce nu a existat pe nici o altă navă de suprafață, „TITANICUL“ trebuind să facă proba salvării sale.

Navele aflate în jurul transatlanticului s-au depărtat la distanțe apreciabile, în timp ce, la bord, scenele sfîsietoare se înmulțeau.

Lacrimi, apoi rugăciuni. Sub stele noptii, în timp ce nobili în timătu de seară — pasageri ai clasei I — încearcă să obțină dreptul la viață prin cumpărarea curajului marinărilor, în pîntele uriașei nave, rănită de moarte, săracii, cei care au înțeleas toate cîrile justiției umane, cîntau un psalm: „Mai aproape de tine, Dumnezeul meu“.

La ora 2.10 cuvintul de ordine era: „Se salvează cine poate!“

Agonia „TITANICULUI“ s-a transformat într-o din marile tragedii ale istoriei. După ce s-a înălțat pe verticală, gigantul mărilor s-a scufundat în cîteva minute. Spre cerul pe care străluceau stelele, se ridicau ultimele tipete ale unei disperări fără margini.

1657 de persoane au dispărut în această catastrofă.

Dar aîr existat și supraviețuitori. Bruce Ismay și-a salvat pielea. Această domn a avut efectiv curajul de a încerca salvarea în timpul sfîrșitului: „Curajul eroic al lui Ismay a apărut în plină lumînă, cînd, fără eforturi supraomenești pentru a salva nobili, în timp ce la clasa a III-a sute de femei mureau. Era evident — după etica elitărdă și atât de nedreaptă a timpului — că pasagerii clasei I trebuiau să fie primiți salvați, pentru că plătiseră mai mult..

Si chiar dacă mama lui Abraham Lincoln ar fi făcut un voiaj la clasa a III-a, să ar fi respectat legile timpului, și aruncă că un vapor are la bord, totdeauna, cu certitudine, elementele umane mai prețioase la clasa I decît la celelalte două, în total.

Ideea că un om exceptional, de calibru lui Stead Stratus ori Astor ar pieri pentru salvarea vieții unei biete femei emigrante, părăsirea o aberație grotească vis-a-vis de canoanele vremurilor.

Cîteva luni mai tîrziu, pentru a răspunde la închitate, dar și în fața morților, s-a reunit o confrință internațională care, pentru prima dată în istoria navigației moderne, a pus bazele unei Convenții privind salvarea vieții pe mare.

Traducere și adaptare
Carmen REBEGILĂ

SFERTUL ACADEMIC

(Poante scoase de la clase)

— Elevule, la geometrie te-ai pregătit pe de-a-neregul sau pe segmente?

— Pe de-a-neregul...

— Bine, ia ieșî la tablă, ia crete și trage-mi o dreaptă!

Elevul ieșî, se sucî, se învîrti... și-i trase profesorului o dreaptă că

răsună clasa și zdrăngâniră geamurile!...



— Elevule de ce-a întrîziat la oră?

— Știți, a venit la poartă iubita mea mamă și...

— Mai scurt!

— A venit iubita mea!

magazin • magazin • magazin



PASIUNI...

R od al imaginatiei bogate dar și al talentului înăscut, lemnul modelat cu migală de căpitanul de rangul III CONSTANTIN ZAHARIA dobindește, în cele din urmă, valcare artistică, imaginea măiestriei sale fiind de o expresivitate deosebită. Aceasta pentru că este, înainte de toate, un autodidact, exigent nu numai prin prismă vocației sale didactice, dar și în ceea ce privește modul în care reușește să-și redistribuie timbul său liber.



Dacă inclinația pentru desen poate constitui doar un stimulent pentru actul creației iar primul „chip de om” cioplit, că o aventură, într-o... coadă de matură, un impuls mai mult decât optimist, cu siguranță că numai perseverența și meticulozitatea sa i-au convertit aptitudinile într-o preocupare cu adevărat serioasă.

Realizate în stil clasic, din lemn de tei ori mahon, cireș, nuc sau păltin, unele moște provenind din chiar imprejurimile Romanului copilariei sale, chipurile de domnitori, bazarelorurile cu veliere, diverse alte statuete și compozitii proprii, din care emană fantezia, gustul și rafinamentul artistic, alcătuitesc tematică preferată abo-

dată de autor. Multe dintre piesele sculpturale au fost oferite în dar sau au fost donate instituției în care lucrează, împodobind, și astăzi, săli de curs, holuri și amfiteatre din Academia Navală „Mircea cel Bătrân“.

Din 1982 este îndrumătorul cercului studenților marinari, devineți, de-a lungul anilor, prezente remarcabile în confruntările de profil.

Între profesie, obligațiile familiare și hobby-urile său intervin, din cind în cind, cu titlu de destindere și recreere, alte cîteva preocupări navomodelismul, fotografia și, mai ales, pescuștul.

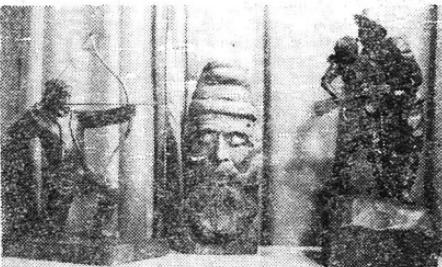
Deși născut în Zodia Leului, destin de astfel prezent printre stilizările sale, căpitânul de rangul III CONSTANTIN ZAHARIA nu este

un vanitos. În prezent, cel mai exigent critic de artă al său îl constituie soția care pictează și, astfel, competiția rămîne mereu deschisă.

Dincolo de buna impresie și deosebită admirare pentru lucrările sale, suntem convinși că, într-un eventual catalog al pasionaților, căpitul de rangul III CONSTANTIN ZAHARIA poate oricând să constituie un cap de serie la secțiunea rezervată creatorilor de artă și nu numai.

Pentru conformitate, vă oferim patru virtuale expoane, sugestiv intitulate: „PEGASUS”, „ARCAȘ”, „CHIP DE DAC” și „LECTIA DE VINĂTOARE”. (Foto — Apostol Zdralță).

Locotenent major
Marian MOSNEAGU



Cind lemnul
vorbeste...

ORIZONTAL: 1) Văd
în ce ape se scaldă 2)
sistem de apărare —
ncepe debarcarea de
esant! 3) Pornește la
fensivă — Deshidra-
tă! 4) Bun de pus la
id — Pol magnetic! —
uptă în flancii săi!
5) Agent de legătură!

— Forțele proprii 6) Marea noastră unitate
— Vinător mijlociu! 7)
Pus la cale (pl.) — Tir de artilerie cu cadență
redusă 8) Adăpost naval — Nu poate lua
delegătura cu pământul
9) Transportor navalizat — Subdiviziune de
cablu 10) Scondon de
lemn — A folosit ma-
reia ca sursă de inspi-
rație.

VERTICAL: 1) Milă
marină 2) Creste! —
Împințată cu lovitură
puternice de artilerie
3) Albastru ultramarin
— Indică ţintele, din
punct de vedere tehnic
4) Centru de proiectare
naval — Râu de mare...

JURNAL DE BORD

propoție 5) Se țin de
bancuri, pe teme pescă-
rești — Baba (sing.) 6)
Nod de tăiat — Mediul
sărat! 7) Vase.. de pă-
mînt — Se învîrt cu

banda 8) Cauza apărării întregului popor 9) Tintă imaginată — A face o demonstrație 10) Pus pe bancuri — Datorie, înainte de toate!

Ananie GAGNIUC

A crossword puzzle grid with numbered entries from 1 to 10. The grid consists of a 10x10 grid of squares. Some squares are blacked out, forming a pattern of words. The numbered entries are as follows:

- 1: A two-letter word across the top.
- 2: A one-letter word in the second row.
- 3: A one-letter word in the third row.
- 4: A one-letter word in the fourth row.
- 5: A one-letter word in the fifth row.
- 6: A one-letter word in the sixth row.
- 7: A one-letter word in the seventh row.
- 8: A one-letter word in the eighth row.
- 9: A one-letter word in the ninth row.
- 10: A one-letter word in the tenth row.

The grid has several blacked-out squares, including a vertical column on the right side and a horizontal row near the bottom.

(urmărește din pag. 20)

- 1916. S-a reluat (se intrerupsese la 18 septembrie 1915, în urma protestului S.U.A.), războiul total cu submarinele al Germaniei în Atlantic, în jurul insulelor britanice.
- 1926. S-a înființat, pe lîngă Divizia de mare și pe lîngă cea de Dunăre, cîte un serviciu special hidrografic și geofizic.

25 FEBRUARIE

- 1930. A fost semnat, la Roma, între România și Italia, Tratatul de comerț și navigație.
- 1942. S-a desființat comandamentul A.B.D.A. înființat în ianuarie 1942 prin reunirea forțelor americane, engleză, olandeze și australiene din Zona Indiilor Olandeze (A.B.D.A. — după inițiile statelor de care aparțineau flotele respective). Forțele navale din zonă erau formate din: opt crucișătoare (trei olandeze, trei americane, două engleze), 20 distrugătoare (sapte olandeze, nouă americane și patru engleze), precum și 38 submarine olandeze și americane.
- 1942. A început bătălia navală din Marea Javei. Contraamiralul olandez Doorman avea în subordine cinci crucișătoare (unul american, unul britanic, două olandeze și unul australian) și nouă distrugătoare. Japonezii veneau la debarcare în insula Java cu mai multe grupări navale (în total 97 nave de transport, 10 crucișătoare, 30 distrugătoare, 3 nave bază pentru hidroavioane antisubmarine). Prima confruntare a început la ora 16.00, cu o grupare japoneză compusă din patru crucișătoare și 21 distrugătoare. Deschid focul crucișătoarele grele americane cu artilleria de 203 mm, de la distanța de

Ecouri la apariția revistei noastre

Nu exagerez cu nimic afirmind că apariția primului număr al publicației „MARINA ROMÂNĂ” a trezit un larg interes din partea tuturor; apariție întărită cu bucurie, entuziasm și incredere într-un fapt așteptat atât de mulți și realizat cu responsabilitate, cu un bun profesionalism din partea colectivului de redactori, care a luptat efectiv pentru naștere a acestui adevărat blazon al Marinei Militare, unde fiecare dintre noi se poate regăsi prin gânduri, prin fapte și înțimplări petrecute în timp.

Dar acenziunile publicație nu se doară a fi locul de întîlnire al unor simple confesări, ea tinzind la un statut mult mai complex, luându-se în serios rolul de a reactualiza și a continua vechile tradiții ale trecului istoric al Marinei, de a îmbogăți patrimoniul cultural al acestei instituții, de a dezvolta spiritul acestiei meserii cuprinsă de o mare și deosebită noblitate sufletească.

„În sfîrșit avem o revistă adevărată cu care ne putem mîndri, imi spune căpitanul de rangul II Ion Alexandru, răsfond cu o reală bucurie în ochi paginile revistei. Nu-i doresc decât să reziste și să fie din ce în ce mai bună, căci se poate”.

„Tot timpul simteam că ne lipsesc te ceva, imi declară căpitanul de rangul II Dumitru Preda și, susținător, iată, a apărut această mică bijuterie pe care o simtîm a noastră, a marinilor. Eu vă rog un singur lucru: grăbiți-vă! Vrem să facem abonamente!”

Căpitan-locotenent Dimănescu Dan: „Cînd mi-am vorbit la început de astă seara am crezut că dorința voastră nu va depăși cu nimic în realizare ceea ce a însemnat de mult „Flota Patriei”. Dar acum, crede-mă, sănt total surprins și bucurios că această revistă a marinilor a atins un nivel inalt față de ce a fost undeva, cîndva”.

27.000 m. Un crucișător american este avariat iar un distrugător olandez este lovit de o torpilă, se rupe în două și se scufundă; la scurt timp au mai fost scufundate două distrugătoare olandeze și apoi la ora 23.36 două crucișătoare olandeze. A doua zi va fi scufundat un crucișător american și unul austrian. Pe 1 martie, opt nave japoneze au scufundat alte trei nave aliate, astfel că, în acea zi, în Marea Javei nu mai rămăseseră nici o navă aliată. Forțele aliate au suferit o înfringere zdrobitoare.

26 FEBRUARIE

- 1876. Se încheie, în insula Kanghawa un tratat prin care Coreea deschide pentru comerțul japonez portul Persan (mai tîrziu și portul Wonsan și Inchon).
- 1942. Gruparea de portavioane japoneze, comandată de viceamiralul Nagumo, a scufundat portavionul „LANGLEY” care aducea din Australia, pe insula Java, 22 de avioane.

28 FEBRUARIE

- Între 28 februarie și 2 martie 1653 are loc bătălia navală anglo-olandeză de la PORTLAND, cunoscută și sub numele de „bătălia de trei zile”. Flota olandeză escortă un convoi de 200 nave prin Canalul Mineci. La 28 februarie cele două flote, aproximativ egale (70—80 nave fiecare), angajaază luptă în apropiere de capul HAGUE, la 15 Km distanță de Portland. Olandezii au pierdut 11 nave de război, 30 nave comerciale și au avut 2.000 de morți, iar englezii au pierdut o navă de luptă și au avut circa 1.000 de morți. Victoria englezescă. Totuși cea mai mare parte a convoiului a ajuns în Olanda.

G.P.

„Sunt convins că numai prin această publicație putem să aflăm, în sfîrșit, adevărul istoric al Marinei Militare, imi declară maistrul militar principal Străjer Mircea, dar și adevărul prezentului pe care îl trăim tot mai febribil. Legat de adevăr vreau să spun că sun seris cuvinte frumoase despre eroii revoluției, dar, totuși, parcă prea să exagerat poetizindu-li-se moartea moarte”.

Este adevărat. Moarte nu e frumoasă și nu poate exista o poezie a ei. Ea este cruntă, hidooșă, perfidă. Îi înțeleg mica amărăciune prin faptul real că amindoi am pierdut în acel fierbinte decembrie, nu un simplu coleg de bresală, ci un adevărat camarad, un om cu suflet de copil.

Periplul meu prin unități nu s-a dorit a fi neapărat un sondaj de opinie, ci mai mult o testare a „pietii”, și cum cererea este destul de mare, nu nu putem permite a înșela aşteptările.

De aceea nu ne rămîne decât să trecem că mai serios la treabă.

Căpitan-locotenent Dorin DUMITRELE

CALENDAR MARINARESC (VI)



Peștii sălăjeni și peștii sălăjeni
au venit la mări și la râuri.
De la râuri și de la mări
au venit peștii sălăjeni.

Peștii sălăjeni și peștii sălăjeni
au venit la râuri și la mări.
De la râuri și de la mări
au venit peștii sălăjeni.