

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

AL. LAHOVARY



Anul II

martie-aprilie 1991

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

Din SUMAR :



- Această eternă veghe a ostașului pag. 3

- Din gîndirea militară a înaintașilor noștri pag. 4
- Arta operativă maritimă pag. 7
- Veteranii își amintesc pag. 9
- Mari bătălii navale pag. 10
- Războaiele locale și impactul lor asupra tehnicii și armamentului FMM pag. 12

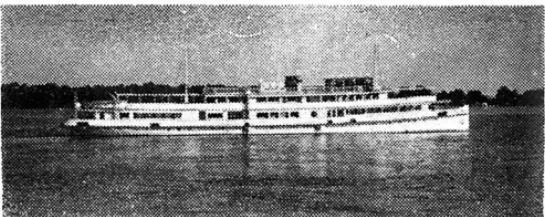
- Marina Română în legislația perioadei interbelice pag. 15
- Odiseea cargobotului „Bistrița” pag. 16
- Respirația spirituală a mării pag. 18
- VIVAT ACADEMIA pag. 20
- Cum poți deveni marinar pag. 22



- REMEMBER pag. 23
- Magazin pag. 24—27

- Prima navă-spital a României pag. 14

COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor sef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpt. lt. DORIN DUMITRELE, lt. major Marian MOSNEAGU redactori; Colecționator: Floare BRÂNZA; Dactilografie: Carmen REBEGLĂ; Foto Alexandru CĂLIMINTE, Apostol ZDRALEA.



Această eternă veghe

Am admirat întotdeauna ținută solitară, dirză, a santinei, pași săi fermi, strict delimitați, între-un perimetru de patrulare, de acel du-te-vino impus prin consemna, ori poziția sa încreștează, cuarma pe ipotenuză unui via lu incăuzat de încordarea brațului; am asociat gheretei ori foisorului de pază imaginea ținăriului al căruia destul se leagă un an și mai bine dă simbolul unui cufăr trăinc de lemn, închipuit de un meșter timplar în amintirea altui leat, ca „lădă de zestre” pentru soldat; am încrezut să pătrund tilcul unor dintre cîntecile noastre de cătâine și am deslușit mai mult teama de înstrăinare decât nevoie de tinguijălă; le-am intuit, în sfîrșit, acestor simboluri care dăinuie peste veacuri, veridicitatea lor, de valori etice și morale asezațe cu elevacie la sorgintea tradițiilor vetrui noastre străbătu.

Și poate că tocmai contemplarea unui asemenea moment de ultimă oră, impresionant prin festivismul lui de ceremonial militar, dar și emoționant prin încrecătura sufletească, unicitatea și semnificația răspunderilor pe care le incumbă, mi-au sugerat o atare evocare, cu și despre soldați.

Am simțit lăuntric neastămpărul din viața Constanței, suscitată, prin valențele Cetății, garnizoanei, odată cu freamătul generat de exodul premeditat al celor dragi către ținăru ostăi; le-am citit pe pleuri, păstrate cu grija aproape de înimă, adresele trimise din vremea acimă, concomitent cu grija și neliniștea din priviri pentru soarta acestuia; și am reträit, în final, alături de oaspeți de-o zi ai cazărmilor paiovațe intr-un decor sărbătoresc, solemnitatea clișoilor în care frăția de arme să-a armonizat la unison, într-un măret refren al devotamentului și demnității civice: JUR.

Defilind cu pas sa, adat și avințat în ton cu ritmul marșului de fanfară, constănțenii Marian Apro-

a
ostașu-
lui

zeanu, Petre Mitrea și Marian Pană, timișorenii Gheorghe Petrie și Nicolae Pop, iadomenienii George Purnichi și Gheorghe Stefan precum și braileanul Ion Vodă, s-au simțit, atunci, alături de comandanții și camarazii lor, în văzul părinților, fraților, surorilor și iubitorilor lor, mindri de ceea ce săn și vor fi în continuare. Întipărit cu sfîntenie în memoria tinerilor, Jurământul militar depus de nou contingente incorporat în Marina Militară, continuă, de fapt, pilda istorică tradiție a oștirii române care dăinuie, brodată cu litere de aur, pe faldurile standardelor noastre de luptă. *

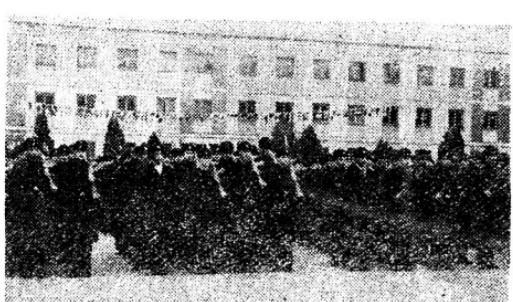
Paza și apărarea unității reprezintă principala misiune de luptă încredințată subunității comandante de căpitanul Nicolae Dima. Coïncidența de a ne întîlni la Corpul de gardă să datoreză, în primul rînd, rigurozitatea cu care s-a deprins să-i controlaze, să-i înțeleagă și să-și îndrumă subordonății. Chiar dacă — întărițător — comanda gărzii era asigurată de locotenent-major Liviu Mercore, poate cel maiabil dintre comandanții săi de plutoane, experiența celor peste 10 ani de activitate nemijlocită cu ținării ostaș, întransigență și fermitatea rămân principale care i-au conferit și consolidat oricind autoritatea și prestația pentru care este unanim apreciat și respectat de



subalterni. În posida exigenței, tinerii marinari nu se sfleșc să bată cu optimism la ușa biroului său pentru diverse doleanțe și au curajul să-si deschidă sufletul în fața comandanțului lor, pentru că stiu că aici găsesc întotdeauna înțelegere deplină. Poate tocmai de aceea, o mînă de oameni, reușesc, în condiții nu tocmăi dintre cele mai favorabile, să asigure cu operativitate, fără incidente sau evenimente grave, paza obiectivului, vitalitatea pîchetului P.S.I. și intervenții în situații neprevăzute. Plutonier-major Gheorghe Dima, mereu alături de comandanțul său și în ciuda multiplelor atribuțuni pe care le îndeplinește, rămîne, cu consecvența omului destoinic, un neînțrecut gospodar. Între inspectia de dimineată, raportul companiei și apelul de seară, preocupațile sale curente se conjugă cu demersurile și eforturile concertate ale conducerii unității, menite să asigure condiții omenești de cazare, igienă, hrănire și echipare a militariilor din gardă.

*

Fruntașul Constantin Crăciun este unul dintre ajutoarele de nădejde ale comandanților de gardă. Deprinderă de a respecta întotdeauna consențul încredințat-l au consacrat ca pe un bun executant al ordinelor primite. Este în cele mai bune relații cu colegii săi, dar întotdeauna pretențios cind este vorba de îndeplinirea misiunii. Soldatul Ilie Cioclov, unul dintre cei mai conștiințoși militari din gardă, este nu numai convins de importanța serviciului de pază și apărare dar și de răspunderea pe care o are fiecare sentinelă la postul său. Cu cîteva luni în urmă, un personaj turbulent a pătruns în perimetru păzit de el dar somâțiile cu care l-a întimpinat, fără ezitare, l-au întuit locului pînă la sosirea comandanțului gărzii. Între schimburi, corespondența cu Dorina, o ținăru



Eternul legămint față de țară...

Locotenent-major Marian MOŞNEAGU

(continuare în pag. 27)

Născut la 9 decembrie 1876 la Galați. A funcționat ca sublocotenent de marină la Divizia de Mare la Inspectoratul Navigației și Porturilor și la Apărarea Porturilor Maritime, apoi, din 1901, ca locotenent la Arsenalul Marinei. În 1904 este numit căpitan al portului Tulcea. Este înaintat la gradul de căpitan în anul 1905, iar între anii 1906—1911 funcționează în marina civilă, pe navele Serviciului Maritim Român. În 1911 revine în marina militară, fiind avansat la gradul de locotenent comandor și numit la Direcția Marinei din cadrul M.S.T. Din 1912 pînă în 1914 funcționează din nou în cadrul S.M.R. iar la 1 aprilie 1914 este numit șef de stat major al Diviziei de Mare.

La 26 septembrie 1914 este numit comandant al bricului „MIRCEA”, iar la 1 aprilie 1915, comandant superior al Grupului port mine. Avansat la gradul de căpitan comandor la 1 aprilie 1916, participă la acțiunile de luptă din primul an de război, pînă la data de 30 noiembrie 1916, cînd moare la spitalul din Galați, în urma bolii contractate (febrilă tifoidală).

Actuala navă fluvială de comandament „REPUBLICA”, în perioada 1920—1948 s-a numit „Căpitan comandor PĂUN CONSTANTIN”.

Căpitan comandor PĂUN CONSTANTIN

ofițerilor de uscat și a celor de marină, pentru ca fiecare să-și cunoască nevoie reciproce. Trebuie ca țara să adune și organizeze în armonie forțele de uscat cu cele de apă, pentru a într-o singură unitate de vedere și acțiune să se lucreze cu folos pentru apărarea intereselor naționale".

Analizind starea marinei la acea dată, în raport cu progresele făcute de armata de uscat, autorul consemnează: „constatăm cu desțulă durere în inimi că marina e lăsată la voia intîmplării, la Mare lipsa de mijloace fiind desăvîrșită”. Lipsa navelor făcează să se improvizeze și atunci instrucția echipajelor aşa cum și noi improvizăm azi acțiunile aviației pe mare, numai că el o spunea deschis: „Principiul reprezentării vaselor prin salupe, a torpiloarelor prin bârzi, a celorlalte apărări prin niște semne convenționale, poate să fie instructive pentru un joc de război. A le prezenta ca o imagine a viitorului război, ar însemna a le parodia și a ne expune la compătimirea celor competenți și a le crea la echipajele o idee ridicolă despre misiunea lor.

Ceea ce pe uscat mai este posibil, cu manevre reduse, la marină e absurd. La marină unitatea de luptă este bastimentul, aplicația lui tactică va fi rezultanta armelor, a caracteristicilor specifice fiecăruia vas".

Demonstrând necesitatea navelor, că în marină improvizațiile nu sunt posibile, că navele nu pot îi furniza cînd ai nevoie și că prezentarea echipajului nu se poate improviza în cîteva săptămâni sau luni, autorul atrage atenția că „a ne prezenta la război cu un personal nepregătit și un material insuficient, înseamnă a adăuga încă unul din acele triste exemple pe care istoria militară le servește ca pildă celor ce se gîndesc mai mult la ziua de azi decât la cea de mîine”.

Abordind aspectele specifice perioadei de tensiune (capitolul „Roului marinie în apărarea Dunării”) „în epoca ce precedea ostilitățile”, cînd fiecare dorește să cunoască perfect situația adversarului, el prezintă avantajul observațiilor ce se fac pe calea internațională a fluviului, a cărei liberă practică nu este contestată de nimeni, atît timp cît ostilitățile nu sunt deschise. „Pe Dunăre, marina poate cerceta și examina toată frontieră adversă, descooperind ziuă sau noaptea toate mișcările și dispozitivele ce se iau și atît timp cînd nu debarcă sau nu ne legăm de malul opus, sintem în deplină legalitate”.

Deosebit de interesante și cu aplicabilitate și astăzi sunt ideile privind mobilizarea și concentrarea trupelor. „Alături de căile ferate

„MISIUNEA MARINEI NOASTRE” ROLUL MARINEI ÎN APĂRAREA NAȚIONALĂ

Istoria tuturor războaielor desfășurate pe malurile apelor noastre ne arată că izbînda a fost legată totdeauna de soarta acestor ape, de puterea navală în măsură să le aperă, pentru a da timp organismului militar dinăuntru țării să se pregătească pentru bătălie și pentru a întreține, în același timp, viața economică de pe ape și malurile ci.

„Lumea, în afară de cercul restrins al specialiștilor, nu poate avea o idee concretă de ceea ce trebuie să fie Marina Românească”, aprecia în lucrarea sa căpitanul C. Păun. El recunoaște faptul că atîntă costurile foarte mari cît și necunoașterea nevoilor de apărare pe apă a făcut să se creădă mult timp că nu avem nevoie și nici posibilitatea de a crea o marină de război, propunindu-și a lămuri trăsăturile generale ale acestei instituții.

„O forță navală autonomă ne-ar fi intotdeauna favorabilă interesele noastre militare și ne-ar asigura un rol preponderent în afacerile politice și economice ale Orientului, în-să cheltuielile ce implică creaarea și întreținerea ei sint cu mult deasupra puterilor noastre”... „Pentru aspirațiile noastre, de a conserva integritatea și progresul naționii, vom căuta să avem ceea ce e strict indispensabil apărării naționale”.

Mergind mai departe cu raționamentul, prin antiteză între rolul marinierelor statelor mari și cea a statului nostru autorul spune că: „Roul ei va fi de a prelungi acțiunea armatei de uscat — care se oprește la limita apei — dincolo de această limită, după cum însăși interesele superioare ale operațiunilor reclamă. Ea nu va fi un element separat în apărarea țării, ci va face corp comun cu armata de uscat”.

Plecind de la acest enunț general al rolului marinei de război, căpitanul Păun face o afirmație de mare valoare teoretică și de actualitate conform căreia „...studiu sistematic al tuturor operațiunilor ce armata de uscat va avea de îndeplinit în Valea Dunării sau în apropierea mării, ne va arăta destul de lămurit, modul de cooperare al marinei în fiecare operație în parte și ne va da justă măsură de a aprecia necesitatea și importanța marinei în apărarea țării”.

Adresindu-se factorilor de decizie autorul îndeamnă că „Studiul strategic al operațiilor ce va avea de îndeplinit armata noastră în timp de război să fie investigat și din punct de vedere marinăresc. Interesele generale ale apărării naționale reclamă o apropiere mai intimă între cunoștințele și activitatea

DIN GÎNDIREA MILITARĂ A ÎNAINTAȘILOR NOȘTRI (II)

→

stau și căile fluviale de navigație care trebuie folosite la mobilizare. Dunărea, cu o navigabilitate leșnicioasă și permanentă, este de mare folos regimenterelor din orașele dunărene care trebuie să fie primele să intre în acțiune...” „Marina fluvială este chemată a execuția transporturilor pentru mobilizare, sau cu armamentul și infanteria de la bord să angajeze lupta cu inițiuție pentru a acoperi și proteja intrarea în dispozitivul a trupelor de uscat. Intervenția forței fluviale este necesară fie pentru a execuția ca însăși transporturi, fie a sprijini și face utilizabil concursul marinci civile”.

Autorul, cu o competență deosebită, tratează aspectele apărării fluviului, făcind ample aprecieri asupra Dunării ca obstacol pentru apărător, dar și dezavantajele ce decurg din condițiile fizico-geografice ale malului românesc și largimea mare a dispozitivului. „Sansele apărării se mișcorează invers cu distanța ce are de apărăt; aplicând acest principiu la frontieră, sudică a României și comparind lungimea ei cu forțele ce reclamă pentru apărăre, putem trage concluzia clară privind greutatea condițiilor în care se găsește apărarea pe uscat”. Mergeind mai departe cu rationamentul, căpitanul Păun consideră că numai o marină fluvială puternică și activă va schimba situația apărării. „Prima misiune a bastimentelor de luptă va fi de a captura, sau la nevoie să distrugă, mijloacele de transport pe apă ale inamicului. Această acțiune îndeplină continuu pune atacatorul în imposibilitatea de a avea mijloace de treccere. Cu distrugerea materialului ce s-ar aduce pe uscat însărcinăm detașamentele de infanterie marină deblocate sau însăși navele de luptă”.

Problemele tacticii apărării în diverse sectoare și raioane specifice pe Dunăre sunt prezentate pe larg în lucrarea din care se desprind concluzii importante și care în majoritate și-au găsit confirmarea în războiele ce au urmat. „Noi trebuie să avem tactica noastră specială, rezultatul continuării preparației de război, și deci nimenei decid noi, nu va putea să o cunoască. Noi singuri ne găsim în condițiile de a avea ca hotar un fluviu navigabil cu toate caracterele lui speciale: malul înalt de partea opusă permitând unui inamic de a domina cursul fluvialului și malul nostru, unde, bateriile noastre pe lină dezavantajul de a fi greu de defilat mai are și pe acela de a fi instalate pe un teren puțin consistent, măștinios, în multe locuri inundabil; în

schimb configurația acestor maluri oferă adăposturi pe care bastimentele știind să profite, pot execuția străluçite treceri și atacuri prin surprindere”.

Ultimul capitol al lucrării analizează ROLUL MARINEI PE MAREA NEAGRĂ și începe cu o judecăță de mare valoare. „O națiune care n-a debușeul la mare e tot atât de nenorocită ca și o casă fără ieșire la stradă. Acest adevăr e cu atât mai evident pentru noi, Români, cu căt considerația de care ne bucurăm în concertul celorlalte țări și ființă noastră însăși e legată de gurile Dunărei și de marea ce udă coastele Dobrogei”.

Inscriindu-se pe linia ginditorilor navali moderni căpitanul Constantin Păun vede prima misiune a marinei de război în „nevoia de a apăra marina comercială. Pentru ca instituțiile noastre maritime comerciale să-și poată atinge scopul, trebuie să oferim garanții serioase că națiunea va să si va putea să le ocrotească, garantind că nu vor fi distruse la cea dintâi perturbare ce s-ar produce pe mare”.

„Marea Neagră este un imens lac, nici rusesc, nici turcesc, nici românesc, ci deopotrivă al tuturor mărginașilor. De jur împrejur toate statele și-au construit porturi militare întărite și porturi comerciale active care să formeze adevărată bază a operațiunilor pe mare”.

Argumentind necesitatea creării unei flote în măsură să-și indeplinească misiunea pe mare, autorul subliniază că „oricare ar fi interesele noastre militare, atunci cind ne vom confrunta cu un adversar cu care suntem vecini la mare, existența unor bastimente cu calități militare pozitive și un personal bine selecționat, instruit și antrenat,

condiționează rezultatul războiului...”, vorbind de un război examinând putin harta țării noastre, să ne punem în toate ipotezele operațiilor ce vom avea de executat cu oricare vecin și vom vedea că fiecare dintre ei va trebui să utilizeze Dunărea sau Marea Neagră”.

Autorul încheie această carte destinată Marinei Române arătând că pentru marinii cea mai înaltă datorie este de a ne lumina pe noi și pe ceilalți asupra modului cum trebuie să îndrumăm marina pe drumul a un nou și viguros impuls progresului țării noastre. „Dacă providența ne-a pus la hotare Dunărea și Marea, aceste prețioase ape, care în vremuri de răstriație ne-au fost cele mai credincioase străje contra vrăjmașilor, iar în vremuri bune calea propășirii, dacă toată istoria vremurilor trăite și a gloriilor străbune se oglindesc în undele lor, dacă însăși ființă neamului nostru e legată de soarta acestor ape, ne îndeamnă de a primi și de a fi vredniči să păstrăm acest dar al naturii, de a să și întrebuițăm pentru propășirea și apărarea țării noastre”.

Iată, aşadar, o lucrare ce conține valoroase idei de doctrină navală românească, circumscrisă doctrinei militare, idei cu valabilitate și în zilele noastre. Să să nu uităm că ele au fost exprimate la începutul acestui zeciunimat secol, confirmate, de astfel, de cele două conflagrații mondiale. Dacă am insistat mai mult asupra lor, am făcut-o cu intenția de a populariza, din perspectiva istorică, paginile pe care obligă la analiză și meditație.

Contraamiral
Constantin IORDACHE





Marea, această zbatere continuă de valuri a fost dintotdeauna o lume aparte, în care viața pulsenă neîncetă, unde se întimplă misuni pe care oamenii le caută, dorind să le explică.

Este poate motivația pentru care, fie că sunt bărbați, fie femei, se simt atrași mereu spre mare, spre tot ce înceamnă ea la suprafață și în adîncuri. Există cazuri în care femeile — învingând prejudecățile sau sfidind „tradițiile” dovedesc curaj, stăpinire de sine, virtuți nebănuite la niște ființe astăzi de delicate —, se dedică unor profesii în care, pînă de curind, numai bărbații îndrăzneau să se avînte.

Am cunoscut o astfel de femeie — mai mult o copilă — și, cel puțin, la prima vedere, eu greu ai putea crede că este... scafandru. Se numește DANIELA LUMINIȚA ICHIM.

Născută în 1966, nău-nău, și numit Lespezi din apropierea dulcede-lui tîrg al ieșilor, după absolvirea liceului sanitar din Focșani, a urmat cursurile școlii postliceale de subofițeri sanitari din același oraș.

De aici începe în viața Danielei o perioadă plină de frântări. Adolescenta cu suflet cloicotitor și capul plin de visuri frumoase, șefă de promoție, și-a dorit să ajungă sanitară la o unitate militară de aviație, fascinată fiind de viața plină de neprevăzut a pilotilor, de existența acelei lumi aparte, de acolo de sus, unde văzduhul te învăluie și „calte” pe noi. Dar destinația i-a rezervat o primă mare dezamăgire: în acel an nu erau posturi pentru sanitari la unitatea de aviație din Bacău, acolo unde și-ar fi dorit să ajungă și atunci s-a hotărât: dacă nu e cerul, va fi apă...

Fascinantă ca marea — FEMEIA SCAFANDRU!

Așa că, în septembrie '86, această fată drăguță, îrlionăță, cu ochi vioi de veriță, care nu știa despre mare decât ce învățase în anii de școală la geografie, se prezenta la postul său de sanitar la Centrul de Scafandri din Constanța. Aici a văzut prima dată cum arată un scafandru și mai ales în ce constă profesia acestor oameni deosebiți. Se simțea bine în mijlocul lor, asigurîndu-i medical, dar oare numai pentru astăzi străbătuse ea jumătate din țară? Numai astăzi puteau face? Își punea întrebări mai mult pentru sine. O mistuia dorința de a fi „de-a lor”, să facă ce fac ei, să le înțeleagă activitatea în contactul direct cu „lumea de jos”.

In aprilie anul următor Daniela a început cursul de scafandri de bord. Era fericită; uitase că odată și plăcuse aviația, că își dorisce să ajungă — de ce nu? — pilot de avion. Acum voia să fie scafandru și cu fiecare zi ce trecea se apropia tot mai mult de împlinirea acestui vis, pentru care era nevoie de munca multă, perseverență, dăruire și nu în ultimul rînd, curaj.

La curs a deprins o mulțime de noțiuni: fizica scufundării, costume, modificări fiziologice pe care le suferă organismul uman în condiții de hiperbarism, aparatură etc. A fost nevoie de o pregătire fizică deosebită, pentru crearea unei constituții robuste. Între orele de inot și scufundări în bazin, cîteva, învăță noțiunile teoretice, știind că numai aşa va putea face față.

Să a sosit ziua primei scufundări în mare: 24 aprilie 1987, zi pe care nu o va uită niciodată. Zîi emoții? Categorie! Teamă? Aici lucrările erau puțin mai complicate, în sensul că avea foarte mare încredere în instrutorul ei — maistrul militar clasa I Dumitru Savicu —, în măsurile de precauție, în noțiunile teoretice pe care și le insușise, dar mai ales, încredere în sine. De aceea, niciodată — de atunci — nu i-a fost teamă că să-și putea întimpla vreun accident căruia să nu-i facă față. Totuși, ceva a existat... „Înainte de scufundare am făcut fotografii. Dar în elipsă cînd toți mă îndemnau să zimbesc, pur și simplu n-am avut puterea să-o fac”, îmi mărturisesc cu față luminată de zîmbetul nostalgie al adu-

cerii amintă... și a „coborit”. Fiind în aprilie, apa mării era rece, dar vizibilitatea foarte bună, condiții pe care și astăzi le preferă pentru scufundare.

Cînd a revenit la suprafață, colegilor care o asaltau cu întrebări, nu le-a putut da decât un răspuns succint: „Parecă am fost în al noulea cer”, și numai că știa că curiozitate și emoții puternice ascundea acest răspuns.

Au urmat apoi și alte scufundări pînă la aproximativ 40 m. La Casino i-a plăcut cel mai mult, pentru că la adîncimea săintă blocuri mari de piatră printre care putea pătrunde. A găsit pietre hexagonale cu diverse inscripții, resturi de amfore, o vegetație bogată cum numai în această zonă poate să fie.

Am întrebăt-o pe sergentul-major DANIELA ICHIM cum se pregătește pentru scufundare și ea mi-a răspuns zîmbind: „O, e un întreg ritual, dacă vrei; totul în ceea ce de la vizita medicală, apoi verificarea echipamentului, a aerului din butelii, detinitorului, vestei de salvare, în cele din urmă de leștare”.

O priveam cu admirare deosebită asculțîndu-i cu atenție toată această pleoabă pentru munca ei, pentru înșâsi starea ei de „a fi”. Aproape nu-mi venea să cred că la numai 25 de ani, această moldoveancă frumușică, astăzi de timidă încît se înroșește atunci cînd îți vorbește, coboră în adîncuri pînă la 40 de metri și se cronnește nisipul mării într-o apă rece pe care un om obișnuit n-ar avea curajul să o incerce.

Așa arată una din puținele femei scafandri, fascinantă ca marea și curată susținute ca spuma valurilor sale. În rest? Un om obișnuit, o femeie — sergent-major, sanitar care asigură medical starea de sănătate a colegilor ei — scafandri.

După ce ieșe pe poartă unității, ajunsă în intimitatea ce i-o conferă proprietății cămin, cînd nu învăță lucruri noi despre scafandri sau nu face menaj, citește o carte bună, tricotează, asculță muzică, făurindu-și noi ideuri, creîndu-și vise noi, pentru împlinirea căror — o știe — are forță de a lupta.

Louana CRISTESCU

FACTORI DE RISC ÎN

NAVIGAȚIA MARITIMĂ

Perfecționarea tehnicii și amenajările de navigație, a pregătirii ofițerilor de marină, nu a fost urmată, pe plan mondial, de reducere așteptată a numărului de accidente maritime. Se estimează astfel un procent de 0,20–0,40 la sută pierderi anuale din totalul flotei comerciale a lumii, acestea constituind tragedii de proporții (coliziunea dintre cargoul „PETR VASEV” și pasagerul „AMIRAL NAHIMOV” în golful Temeskava, pe 31.08.1986, în care au murit 425 pasageri și marinari), sau adevarate catastrofe pentru mediul ambient (scufundarea petrolierelor „TORREY CANYON” 1967, „AMOCO CADIZ” – 1978, „EXXON VALDEZ” – care în 1989 a poluat Golful „Prințul William” din Alaska, unul din puținele locuri din lume rămase, pînă atunci, nepoluate – „KHARK 5” – tot în 1989, pentru a nu ne referi decât la cîteva cazuri mai recente).

Cauzele care duc la aceste pierderi de viață omenești și bunuri materiale sunt foarte variate. De exemplu, din totalul pierderilor, aproximativ 27 la sută din nave esuiază, 20 la sută dispar, 15 la sută sunt mistuite de incendii, 10 la sută se scufundă în urma coliziunilor etc.

In spatele acestei aparente diversități există, însă, un factor cauzal major: 85–90 la sută din totalul accidentelor maritime, dacă nu chiar mai mult, se datorează factorilor de risc umani. În cele ce urmăzează ne vom opri doar asupra a ceea ce numim „greșelile oamenilor competenți”, adică asupra unor erori de ordin psihologic și care se manifestă în poftida existenței unui volum corespunzător de cunoștințe și capacitate operațională de specialitate.

Cei mai importanți factori de risc identificati în navigația maritimă sunt următorii: lipsa adaptării la condițiile de navigație, prejudecata lipsei de pericol în zone cunoscute, neatenția, nivelul înalt al riscului acceptat, întrebunțarea abuzivă a radarului, „navigația singuratică”, la care se adaugă, evident și o serie de factori strict obiectivi.

1. — **Lipsa adaptării la condițiile de navigație.** Unele studii arată că din totalul accidentelor maritime 40 la sută se produc în primele 10 ore de la plecare din port. Dupa o perioadă mai mare de staționare marinierul nu poate întotdeauna să intre rapid și complet în ritmul de lucru.

Ca atare, la ieșirea din port ei este predispus la multe erori, concentrându-se mai puțin atenția asupra elementelor de pericol ce pot surveni în zona de navigație. În cazuri strict individuale adaptarea se poate prelungi pînă la 3–4 zile.

In perioada de adaptare se refac activitatea tuturor sistemelor psihofiziologice, se imbunătățesc percepția, atenția, capacitatea de orientare în situația înconjurătoare.

2. — **Prejudecata lipsei de pericol în zone cunoscute.** Este surprinzător că aproape 10 la sută din accidentele maritime se produc în raiouane de navigație bine cunoscute. S-a observat că, în general, cu cît este mai cunoscătuă zona de navigație, cu atît mai frecvent apare la unii navigatori – în special la cei tineri – convincerea asupra siguranței navigației, certitudinea – eronată – că „aciici nu se poate întimpla nimic”. În astfel de situații nu se mai ține cont de condițiile concrete, de modificările și elementele nou apărute în zonă, ci de reprezentările anterioare formate, de felul cum anterior a fost cunoscătuă zona de navigație. Navigatorul nu mai acordă atenție unui semnal real pentru că acesta contravine așteptărilor sale subiective. Este de remarcat faptul că atît „AMIRAL NAHIMOV”, cit și „EXXON VALDEZ” au produs accidentele în zone de navigație foarte cunoscute, comandanții respectivi părăsind punctea de comandă după cîteva sfaturi date ofițerilor de cart, tocmai pentru că „nu se putea întimpla nimic”.

3. — **Lipsa de atenție** poate avea cauze multiple: adaptare insuficientă, obosalea, prejudecata lipsei de pericol în zone cunoscute etc.

4. — **Nivelul înalt al riscului acceptat.** Situațiile obiective pe care le întîlnesc o nave – zone periculoase de navigație, locuri inguste, trafic ridicat etc. – presupun un anumit nivel de risc obiectiv existent, o anumită probabilitate de producere a accidentelor. În funcție de riscul calculat și acceptat de comandanți (ofițer de cart), acesta își ia măsurile corespunzătoare de siguranță. Cu cît nivelul acceptat este mai înalt – deci urmînd ca de la acest nivel în sus să fie luate respectivile măsuri – cu atît este mai ridicată probabilitatea de producere a unor accidente.

Evaluarea corectă a riscului și nivelul de acceptare al acestuia este un factor dependent atât de structura psihologică a navigatorului cît și de volumul experienței sale profesionale. Astfel, o bogată cultură profesională, o vastă experiență de conducere, o gîndire rapidă și profundă, o serie de trăsături de personalitate (stăpînirea de sine, curajul, luciditatea, spiritul de colaborare, încrederea în posibilitățile proprii, prudența rațională) contribuie la formarea unei personalități echilibrate a comandanțului, apt de a lua decizii adecvate.

5. — **Întrebunțarea abuzivă a radiolocatorului de navigație** con-

stituie un factor de risc mai ales prin decodificarea și interpretările greșite ale semnalelor. Astfel, este știut că eroarea în azimut se diminuează de la centrul spre periferie cu aproximativ 50 la sută, iar ceea ce determinarea distanței crește de două ori. Eroarea de azimut este mai mică pentru 0°, 90°, 180° și 270° și mai mare pentru 45°, 135°, 225° și 315°. În general însă, cele mai mari erori de azimut sint în partea de jos a ecranului. Erorile în distanță sint mai mici de-a lungul direcției orizontale (90°–270°) și mai mari de-a lungul celei verticale (0°–180°).

Corelarea datelor de RL cu cele de observație vizuală (pentru distanțe apropriate), cu datele provenind de la alte nave ce navighează în zonă sau din alte surse face să crească precizia în determinarea „întelor”.

6. — **Navigația singuratică**. Pe drumul de întoarcere către casă – mai ales dacă au fost executate activități de maximă solicitare – se poate instala mentalitatea potrivit căreia „marsul (voiajul) s-a sfîrșit” sau „sarcinile au fost rezolvate”, scăzind foarte mult responsabilitatea în execuțarea serviciului de cart și în menținerea măsurilor de siguranță a navigației. Ca atare, pe punctea de comandă rămîn foarte puțini marinari („navigație singuratică”), supravegherea (observarea) se execută superficial etc. (cazul navei „PETR VASEV”).

7. — **Factorii de risc obiectivi.** În această categorie intră o serie de factori legați de starea mării și condițiile hidrometeorologice de navigație, diferențe obstacole de navigație nefărămate în avizele pentru navigatori, manevrele greșite ale celorlalte nave din zonă etc. Obiectivitatea este însă doar existența lor, fără ca aceasta să ducă în mod obligatoriu la producerea unor accidente de navigație. Luarea măsurilor prevăzute în regulamente și instrucțiuni, experiența bogată a comandanțului, măsurile organizatorice pot anihila sau preîmpinge manifestarea factorilor de risc amintiți. De asemenea, în toate situațiile analizate comandanțul constituie suportul psihologic fundamental în contracara efectelor negative ale unor eventuale situații de pericol.

Personalitatea și competența ofițerilor garantează un comportament adecvat în fața unor situații de pericol, manifestând calmul și siguranță. Ori, este știut că stările și manifestările emoționale și comportamentale – fie ele pozitive sau negative – ale ofițerilor se transmit aproape instantaneu marinilor.

Se impune astfel, aproape de la sine, necesitatea unei asistențe psihologice complexe în formarea ofițerilor de marină.

**Căpitan de rangul II
Filaret SINTION**

Către mijlocul secolului al XVII-lea, ca urmare a dezvoltării continue a velierelor, a apărut cea mai perfectionată mașină de război din lemn ce a construit-o vreodată omenirea — nava de linie. Galionul, căruia i s-au adus numeroase îmbunătățiri după 1650, va fi piesa principală a următoarelor două secole.

Mai mulți factori au concurs la apariția acestui tip de navă. Prinții ei putem menționa perfectioarea artileriei (astăzi tunurile și pulberea), progresele construcțiilor în domeniul care duseau la realizarea de nave de 1000–2000 tone ce rezistau în exploatare 50–60 de ani, apariția unor noi tactici de luptă a războiului pe mare, transferul conflictelor armate la scară planetară etc.

In 1653, în instrucțiunile de luptă ale Admiralității britanice (Fighting Instructions) apare pentru prima dată instrucțiunea de formare a „liniei de său” ca cea mai adecvată formăție pentru luptă pe mare. Efectuată adoptării acestei formății era direct legată de uniformitatea tipurilor de nave ce compuneau linia. Astfel, instrucțiunile prevedea că: „toate navele trebuie să aibă viteze apropiate, să poată manevra în condiții asemănătoare și să fie înarmate cu un număr de tunuri suficient de mare pentru a evita situația de a se găsi în inferioritate în fața unei nave inamice”. În consecință, navele au fost clasificate după criterii ce țineau seama de numărul de tunuri imbarcate și calibrul lor, de viteza și manevrabilitate.

Navele din prima clasă aveau un echipaj de pînă la 900 de oameni, o lungime de circa 60 de metri la nivelul bateriei inferioare (tunurile grele) și transportau o sută de tunuri. Marile flote de război nu aveau mai mult de 12 nave de acest tip, deoarece costau enorm de scump. Pentru a face o comparație cu flotele de astăzi, ar trebui să le echivalăm bugetul cu un portavion.

Navele din cea de-a doua clasă aveau un număr de tunuri cuprins între 90 și 98, repartizate pe cele trei punți. Erau cu 3–4 metri mai scurte decât cele din clasa întâi, dar prezenta același mare inconvenient pentru echipajele, sabordurile inferioare fiind aproape tot timpul inchise din cauza valurilor.

Navele din cea de-a treia clasă erau cu trei punți, pe acestea fiind distribuite 80 de tunuri, sau cu două punți și 64 de tunuri. Echipajele erau compuse din 490 pînă la 720 de oameni. Era cel mai răspîndit tip de navă de linie și, în 1805, din cele 175 de nave de luptă ale marinei militare britanice (Royal Navy), 147 aparțineau acestei categorii.

Arta operativă maritimă (II)

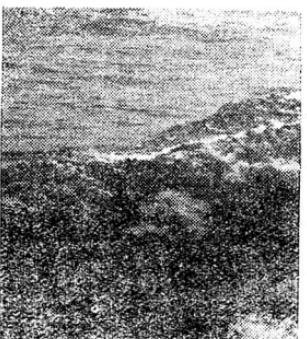
apogeul marilor veliere :

NAVA DE LINIE

Clasa a patra includea nave cu două punți avînd circa 45 de metri lungime. Aveau echipaj de circa 350 de oameni și 50–56 de tunuri. Prețul de construcție reprezenta cam un sfert din cel necesar pentru o navă de clasa întâi. În timpul marsurilor îndelungata și a călătoriilor de explorare în mări îndepărtate, ele servau ca nave amiral.

Clasa a cincea era formată din navele rapide cu o viteză ridicată. Denumite fregate, ele aveau 39–45 de metri, erau dotate cu 35–48 de tunuri și aveau un echipaj de circa 250 de oameni. Aceștia erau în mare parte voluntari, deoarece navele de acest tip erau destinate, de obicei, războiului de cursă și membrii echipajului aveau o cotă din capturi.

Ultima și cea de-a șasea clasă de nave de luptă includea corvetele, nave cu 16–24 de tunuri, un echipaj sub 200 de oameni și o singură punte.



Numai navele din primele trei clase erau nave de linie, fiind societate capabile de a fi opuse unei nave inamică în bătălie în linie de săr. Celelalte serveau pentru protecția convoaielor, a comerțului în colonii, pentru apărarea coastelor, pentru transportul trupelor, aprovizionări, purtarea războiului de cursă etc. În timpul marilor angajamente navele serveau la efectuarea misiunilor de cercetare, menținerea contactului, transportul mesajelor și interceptări rapide, salvarea echipajelor de pe navele scufundate sau grav avariate, remorarea navelor în imposibilitate de manevră.

O caracteristică a acestor nave era repartizarea tunurilor în trei baterii suprapuse, de-a lungul bordurilor, aşezate uniform pentru obținerea unui spațiu cât mai mare posibil. Efectuarea unor studii teoretice și practice asupra formei corpului navei în funcție de încărcare și coborârea centrului de greutate au dus la posibilitățile noi în ceea ce privește sporirea suprafeței velice și, deci, a vitezelor. Focuri și vele aurice triunghiulare în probă, boane și catarge din ce în ce mai înalte au permis utilizarea optimă a vîntului. O navă de linie putea ajunge la 36 de vele desfășurate concomitent și la o viteză de croazieră de 10 noduri. Vergile cele mai mari pe care le-a avut vreodată o navă cu vele sint cele de la bordul lui „TEMERAIRE” cu aproape 38 de metri lungime. Vela mare a acestei nave de linie avea peste 500 metri pătrați și cintăruie 2 tone. Suprafata velică totală era de aproape 2500 metri pătrați.

Deși artilleria unei nave de 100 de tunuri putea arunca la o singură salvă o tonă de fier sub forma unor ghiume cu diameetrul de pînă la 25 centimetri progresele înregistrate în tehnica de construcție a navelor le făceau pe acestea apte de a suporta, la rîndul lor, numeroase salve, fără distrugeri irreparabile. În duelul naval contra navei salvele continuau pînă cînd una dintre ele răminea fără catarge și deci fără posibilitatea de a se mișca, fiind nevoie să se predea coborînd pavilionul. Forma proiectiilor a fost continuu schimbată pentru a avea un efect distructiv cât mai mare asupra velelor și membrilor echipajului navei inamică, iar simplele ghiumele erau încălzite la roșu înainte de a fi lansate, pentru a provoca incendii.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

Doctor ing. Cristian CRACIUNOIU

VETERANII ÎȘI AMINTESC

Catastrofa crucișătorului „Carol I”



Un sentiment complex, de regret și duioșie, m-a determinat să scriu aceste rinduri ca un pios omagiu adus celor 22 marinari căzuți la datorie, prin scufundarea crucișătorului „CAROL I”, la 20 octombrie 1941.

Acest puternic sentiment, deși îl poartă veșnic în inimă, mi-a fost prilejuit de participarea, la 6 octombrie 1990, la festivitatea de înmormântare și sfântire a drapelului de luptă al Școlii Maiștri Militari de Marină.

Comandantul școlii, căpitanul de rangul I inginer Marcel Dragu, prezintând un scurt istoric, a menționat și pe eroii căzuți la datorie în cele două războaie mondiale. Printre ei s-a aflat și elevul GORE MIHAI, fostul meu subaltern în ultimele trei luni ale vieții sale, ca membru al echipajului Crucisătorului „CAROL I”.

Crucișătorul auxiliar „CAROL I” fusese navă de pasageri a Serviciului Maritim Român, cu un deplasament de 6.500 t, avind 2 elice ce împingeau navei o viteză de 16 noduri.

La începutul războiului a fost transformată în navă militară, cind s-au montat artillerie navală — 2 tunuri de 120 mm; 4 tunuri antiaeriene de 37 mm, instalată și de lansat mine antisubmarin; instalații de lansat și aruncat grenade antisubmarin și 2 apărate paravan. Avea un echipaj mixt, compus din 85 marinari militari și 15 marinari civili, cu ordin de mobilizare pe loc. Comandant era locotenent comandor Ovidiu Mărgineanu, pîna la 1 octombrie 1941, și locotenent comandor Popescu Florin, după această dată. Comandant secund era căpitan Panaiteanu Vasile; șef mecanic, aspirant Gorunescu Grigore; șef serviciu arme sub apă, subsemnatul, maistru militar clasa II-a Ignat Constantin.

Echipajul civil, mobilizat pe loc, era încadrat astfel: căpitan de lungă cursă Cocias; ofițer II Teodoreanu Alfred; șef mecanic Giuglea Ion; ofițer II mecanic Frunză Constantin; ofițer III mecanic Cojocaru Tache și ofițer R.T.G. Bucur Vasile.

Din echipajul de 85 marinari militari făceau parte și trei elevi ai Școlii de maiștri, ambarcați pentru practică, și anume: elev sergeant Gheorghe Vasile — tunar, elev sergeant Dănciulescu Grigor — miner și elevul Gore Mihai — miner.

In acea perioadă, septembrie—octombrie 1941, submarinile inamice (sovietice) aveau o prezență activă în partea de vest a Mării Negre reușind să se cufundă mai multe nave comerciale ce veneau sau plecau din spate sau spre Bosfor, folosind ca zonă de observare golful Varna.

Față de această situație Comandantul Marinei a hotărât instalarea unor baraje de mine antisubmarin în acea zonă. În acest scop, în ziua de 19 octombrie, se trimis la Varna puțoarele de mine „DACIA”, „MURGESCU” și „CAROL I”, care, în cursul serii și noaptei, ambarca 300 de mine germane tip U.M.B., fiecare avind o încarcătură de 200 kg trolit.

A doua zi, 20 octombrie 1941, nava se pune în mars cu direcția zona de minare. La ieșirea din port echipajul trece la posturile de veghe, în sectoarele reparațiate din timp, pentru a observa și raporta imediat ce apare vreun periscop de submarin, sijai de torpilă, ftoatoare etc., în scopul de a se lucea măsurile necesare de luptă. În acest timp echipa de mineri executa ultimele pregătiri a minelor pentru lansare.

La ora 11.45 o explozie puternică zdruncină nava care începe imediat să se incline spre provala.

Marele fiind linisită, bărcile de salvare au fost lansate cu urgență la apă și încarcate pînă la refuz cu oameni. În ultima barcă, a patra, coborâră comandanțul, secundul, șeful mecanic și restul oamenilor care nu putuseră pleca cu celelalte bărci, printre care și eu. Ultimul pe care barca l-a așteptat să vină a fost elevul sergeant Gheorghe Vasile, care a întirziat pentru a luce cu el, coborindu-l de la pic, pavilionul navei, aceasta după legile de onoare nescrise ale marinei.

Din barca plină pînă la refuz, ce se îndepărta în cet, vedeam imaginea pe care o prezenta falnicul pasager „CAROL I” — devenit crucisător — înclinat la 45°, cu provală pînă la comandă în apă și cu cele 2 elice rotindu-se în aer, sub forța aburului din ca-zanele rămase în funcție.

Cind am ajuns cu barca la circa 100 m distanță de navă un sunet puternic și lung de sirena (inconvioare naevi, intinsese sărmă) ne-a făcut să privim cu totii la nava ce o abandonase. Șeful mecanic, Giuglea, care de 15 ani cunoștea timbrul sirenei navei sale, a început să plingă ca un copil.

Cu aburi își dând fluiere, înălțindu-se pe lingă coș, cu elicele rotindu-se în cet și, în sunetul sirenei, sirena ce salutase de nemunărat oră portuale Levantui și ale Mării Negre, una din „lebedele” Mării Negre ale S.M.R.-ului se afunda înec în albastrul mării...

Am rămas locului, cu barca, privind indurerat la nava ce se afunda înec, fără a se răsturna, pînă cînd, așezat pe chilă dreaptă, nu s-a mai văzut decît foarte puțin din virful catargului pupa.

Din zona naufragiului ne-avu adus în portul Varna 3 torpiloare bulgărești. La apelul echipajului, făcut pe navă „Murgescu”, la întoarcerea acesteia din misiunea de minare, nu au răspuns la apel 22 de marinari, toți din diviziunile care urma să intre în cartă la ora 12 și care se aflau la masă în salonul de sub puncte din provala navei. Printre cei 22 „rămași” în navă se afla și elevul Gore Mihai, un tinăr foare vesel și iubit de tot echipajul, care, neavind 18 ani, nu depusese Jurămîntul, fapt pentru care, conform regulamentului școlii, nu fusese avansat elev sergeant ca ceilalți colegi de-a împărtășit.

Cauza exploziei a fost impactul cu o mină dintr-un baraj de 12 mine, recent executat de un submarin inamic, puitor de mine. De la Varna echipajul a revenit la Constanța cu trenul. După două zile, Comandanțul Marinei Militare, prin confesorul garnizoanei, a organizat o slujbă religioasă la Capela Militară pentru cei 22 marinari rămași. În adincuri de apă doată cu Crucisătorul auxiliar „CAROL I”.

Rîndurile de față se doresc a constitui o modestă comemorare a acestor tineri eroi marini.

Căpitan de rangul III (rez.)
Constantin IGNAT
Veteran de război

NAVARINO, 20 octombrie 1827

PREMISE

Trecuseră 22 de ani după bătălia de la Trafalgar și doar 12 după Waterloo cînd Franța și Anglia, de date aceasta aliate, împreună cu Rusia vor participa la o nouă confruntare navală împotriva flotei unite turco-egiptene.

Ceea ce este interesant pentru începerea acestei bătălii este faptul că au participat cinci națiuni, împărțite în două tabere, fără ca vreo națiune dintr-o tabără să se alite în război cu alta din celelalte tabără. Bătălia s-a desfășurat sub semnul unei mari neînțelegeri și dintr-o misiune de bune oficii s-a transformat într-un adeverat măcel, avînd ca rezultat distrugerea flotei turco-egiptene.

Incepînd cu anul 1821, Mehmet Ali, Kedivul Egiptului, și-a pus la dispoziție sultanului Portii Otomane atîț armata de uscat, cît și flota. Acest lucru avea să înrăutătească situația Greciei, care începuse războiul de independență. Țările europene sprinjînă cauza Greciei, iar Nicolae I, țarul Rusiei, consideră că a sosit momentul să-și angajeze din nou țara cu inamicul său tradițional, Imperiul Otoman, care îi era accesul în Marea Mediterană.

Rusia contactează Franța și Anglia într-o încercare de mediere în războiul de independență al Greciei, în care scop trimînt o flotă aliată în apele Greciei. Escadrele Angliei, Franței și Rusiei se întîlnesc în octombrie 1827 în Marea Adriatică, lîngă insula Zante. Escadra rusă este comandată de contra-amiralul Heyden, cea engleză de viceamiralul Sir Edward Codrington și escadra franceză de contra-amiralul Gauthier De Rigny. Codrington, fiind mai mare în grad, preia comanda flotei aliate formate din zece nave de linie, zece fregate și cîteva briuri, totalizînd 1.294 de tunuri. Alte surse indică: 4 nave de linie, 3 fregate și 4 briuri engleze, 4 nave de linie, o fregată și 2 briuri franceze și 4 nave de linie și 4 fregate rusești.

Flota turco-egipteană, comandată de Ibrahim Pasa, este compusă din 65 de nave, însă doar patru (alte surse indică șapte) sunt nave de linie, restul fiind formate din 5 fregate, 26 corvete și 7 nave mai mici, totalizînd 1.962 de tunuri. Navele sunt ancorate în Golful Navarino pe coastă apuseană a Moreei, într-o formăție pe trei linii, în formă de potcoavă, între fortul

Mari bătă

O CONFRUN

Navarino și pînă în apropiere de bateria de coastă instalată în sudul insulei Sphacteria.

La 25 septembrie 1827, Codrington și De Rigny se întîlnesc cu Ibrahim Pasa, informîndu-l pe acesta că aliații își oferă bunele oficii, acceptate în prealabil de Grecia. Comandantul turec dă asigurări că va raporta sultanului și nu va părăsi Navarino pînă cînd nu le va da celor doi amirali răspunsul Portu. Aliatai se retrag, lăsînd două fregate să supravegheze golful Navarino. În golful Patras se află însă o escadră grecească, comandată înțimplător de un ofițer englez, lordul Cochrane. Ibrahim Pasa are obiectii față de prezența escadrei grecești și trimite cîteva nave, sub comanda lui Petrona Bey, pentru a cere acesteia să se retragă. Codrington, cu patru nave, intercepțează, în apropiere de Lepanto, navele turcești și, intuind intenția acestora, nu le da voie să treacă mai departe. Petrona Bey se întoarce, dar Ibrahim Pasa trimite un alt detașament mai puternic, format din 15 nave, cu aceeași misiune, însă și de această dată Codrington le barează drumul.

Între timp, pe uscat, turci devasteză o parte din teritoriu Greciei. Aliatai decid să exercite presiuni asupra lui Ibrahim Pasa și flota reunită intră în golful Navarino. Dacă turci nu ar fi făcut o scurtă demonstrație de forță, probabil că această bătălie nu ar fi avut loc. În ziua de 20 octombrie 1827, Codrington, pe navă amiral „ASIA” își conduce flota în Golful Navarino, ancorînd în apropiere de navă amiral a lui Ibrahim Pasa. Turci nu reacționează. De Rigny ancorează și el cu navă amiral „SIRENE” la o bătaie de pistol de navă comandant a escadrei egiptene. Celelalte nave ale flotei aliate ancorează lîngă navele turcești și egiptene formînd a patra linie a formației. Se părea că totul este în regulă și un observator neavizat desigur că nu ar fi fost surprins să vadă o formație de nave de luptă ancorate,

CALENDAR...

01 MARTIE

- 1914. A început să funcționeze prima societate națională de navigație maritimă „România” sub președinția inginerului Angel Saligny.
- 1939. S-a semnat la București un acord internațional, prin care Marea Britanie, Franța, Italia și România consimt la primirea Germaniei în Comisia Europeană a Dunării.

02 MARTIE

- 1653. A luat sfîrșit bătălia navală anglo-olandeză de la Portland cunoscută și sub numele de „bătălia de trei zile”. Flota olandeză escortă un convoi de 200 de nave prin Canalul Mînei. Cele două flote aproximativ egale (70–80 nave fiecare) angajează 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. Victorie englezăscă. Totuși cea mai mare parte a convoiului a ajuns în Olanda.

04 MARTIE

- 1915. Guvernul Rusiei remite ambasadorilor Franței și Angliei la Petrograd un memorandum în care se ridică problema anexării Constantinopolului și a strîmtorilor Bosfor și Dardanele la statul rus (în martie-aprilie guvernul francez și englez răspund favorabil).

05 MARTIE

- 1915. Flota britanică bombardează Smirna (Izmir).
- Între 5 martie și 9 martie 1942 pe ruta convoiei PQ 12, plecat din Greenock (Scotia) spre Murmansk și Arhangelsk și QP 8 (care naviga în sens invers) au avut loc mai multe confruntări aero-navale anglo-germane la care a participat, împreună cu alte nave, portavionul britanic „VICTORIOUS” și crucișătorul german „TIRPITZ”.

III navale

TARE CIUDATĂ

într-o aparentă liniște, sub pavilionul a cinci națiuni care nu se aflau în război. Această aparentă liniște a durat însă foarte puțin. Era ora 14.00.

SCÎNTEIA

La puțin timp după ce navele flotei aliate ancorează, fregata britanică „DARTMOUTH”, care avea ordin să supravegheze navele incendiare turcești, observă că una din aceste nave se află la o distanță prea mică de nava amiral și escadrei franceze „SIRENE”. Fregata lansează o barcă la apa cu un ofițer pentru a cere navei incendiare să mărească distanța. La apropierea bărcii, nava turcă deschide focul și îl omorâă pe ofițerul englez. A fost scîntia care a declansat incendiul. „DARTMOUTH”, la rîndul său, deschide focul pentru a acoperi retragerea bărcii și a salva echipajul acesteia. Apoi, ca un ecou, navele deschid focul una după alta. Fregata egipitană „IRANIA” deschide focul asupra navei amiral „SIRENE”, iar bateriile de coastă asupra navelor franceze „TRIDENT” și „BRESLAW”. Navele rusești încă nu reușesc să intre în golf pentru a ancora și a ajunge la o distanță suficientă de mică pentru deschiderea focului. Lipsa vîntului, baia fiind aproape închisă, și fumul produs de sutele de tunuri care trag determină scăderea vizibilității. Este greu de condus focul artileriei într-o astfel de situație, neștiind dacă tragi asupra navelor amice sau inamice.

Disciplina și școala flotelor europene își vor spune totuși cuvîntul. În pofta curajului echipajelor turcești și egipțene, după o oră de la deschiderea focului, acestea sunt copleșite. Nu toate navele capătuiează. Unele se lasă cuprinse de flăcări în speranța că vor incendiava navele inamice din apropierea lor. Nava egipitană „IRANIA”, arzind ca o torță se îndreaptă spre „SIRENE”, dar explodează în apropiere. Scoul este resimțit totuși pe nava amiral franceză, smul-

gindu-i-se arborele centru. „SCIPION” este întărit și gură pentru o navă incendiara turcă, dar în ultimul moment va fi salvată de „TRIDENT”. O singură navă turcească, fregata „SULTAN”, loveste nava „ARMIDE”, dar este în curînd distrusă. „ALBION” atacă ferm și intră la abordaj cu o navă de linie turcească dar la foc și se retrage la timp. Bătălia se desfășoară atât de confuz, încît o descriere amănunțită este greu de redat.

Pierderile pentru aliați sunt nesemnificative. Englezii au 75 morți, rușii 59 și francezii 43, în total 500 de morți și răniți și mai multe nave avariate. Toate navele, cu excepția lui „TRIDENT”, se vor întoarce în porturile de reședință pentru reparării.

EPILOG

In astfel de condiții se termină bătălia, în ziua următoare aliații retragându-si navele din golf. A două zi turci și egipieni își distrug propriile nave pentru a nu fi captureate de aliați. Uncle surse indică următoarele pierderi: 1 navă de linie, 12 fregate și 22 corvete și aproximativ 4.000 de oameni. Admiralul Codrington este pevoit să explice Amiralității că nu intenționat să distrugă sau să captureze flota turco-egipitană.

Acest episod din istoria bătăliilor navale a mai înregistrat o situație paradoxală. În timp ce puterile europene ducă astăzi bătălie navală împotriva Portii pentru independența Greciei, navele corsară grecești capturau nave comerciale engleze și franceze.

Istoriografia navală a rezervat acestei bătălii un loc aparte, evidențindu-îi cîteva caracteristici: combatanții au reprezentat națiuni care nu erau în conflict armat; țara pentru a cărei independență au luptat, nu numai că nu i-a recunoscut, dar chiar le-a afectat interesele prin capturarea navelor comerciale; este inexplicabilă totuși distrugerea aproape totală a flotei turco-egipitană; cine se va fi să facă vinovat de deschiderea focului? Provocare sau accident?

După bătălie, guvernul de la Londra nu și-a dizgrățiat amiralul, ci mai îl alegează în funcție pe Codrington Prim Lord al Amiralității iar De Rigny a fost avansat viceamiral și apoi ministru al marinei franceze. Rusia a exploatat în interesul său distrugerea flotei turcești, rivalul său tradițional.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

08 MARTIE

— 1862. A avut loc duelul de artilerie între două nave cuirassate propulsate de mașini cu aburi. Protagonisti au fost navele blindate „Monitor” și „Virginia” (fregată cu aburi, numită inițial „Merrimac”) aparținând „Federalilor” (nordiști) și „Confederatilor” (sudîști) care se confruntau în războiul civil american (1861–1865). În afară de începerile clasicei dueluri între calibrul artileriei navale și blindajul navelor, în acest război s-au întrebuiat și armele sub apă. Astfel, nava „Monitor” a fost scufundată într-un afuuent al fluviului Mississippi în urma loviturii de o mină marină și a avut loc scufundarea primei nave („Hornostatic”) de către o navă submarină (submersibil sudis-tilor „H. L. Hunley”), care utiliza torpile de scîndură.

09 MARTIE

— 1918. Are loc debarcarea trupelor de desant engleze la Murmansk.
— 1942. A capitulat armata olandeză din Java.

10 MARTIE

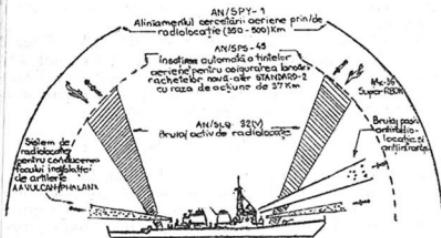
— 1883. S-a semnat Tratatul de la Londra în urma Conferinței Internationale (Germania, Austria-Ungaria, Rusia, Turcia, Franța, Marea Britanie, Italia) care a dezăbulit problema privind prerogativele puterilor Comisiei Europene a Dunării și extinderea competenței acesteia dincolo de Brăila, precum și sanctiunea regula-mentului fluvial. România, nefind admisă să ia parte la Conferința de la Londra cu drepturi egale cu celelalte puteri, a declarat că ilegală prevederile Tratatului privind extinderea competenței Comisiei Europene a Dunării asupra sectorului fluvial cuprins între Brăila și Porțile de Fier.

11 MARTIE

— La 11/23 martie 1878 s-a semnat la Roma Convenția de comerț și navigație româno-italiană.

„MARINĂRESC

ăzboiale locale și impactul lor supra tehnicii și armamentului F. M. M.



A menințarea aeriană a navelor a cunoscut o nouă dimensiune prin scufundarea distrugătorului israelian „Eliat” în urma unui atac cu rachete navă-navă, în ăzboiul arabo-israelian din anul 1967. De fapt, reușita acestui atac a demonstrat că apărarea antiaeriană (ApAA), „clasică” nu mai este eficace în FMM postbelice. Este deja definitivă aprecierea, fruct al experienței războaielor locale postbelice — în special a celor din Atlanticul de Sud, Golful Sîrtă și Golful Persic — că aviația și-a pierdut „titlul” de principal inamic al navelor în favoarea rachetelor antinavă (RAN).

Regindirea și modernizarea ApAA a navelor s-au realizat pe etape: prima etapă a fost încheiată cu apariția rachetelor antiaeriene (RAA) navale; etapa a doua are specific dotarea navelor cu rachete și artilerie antirachetă; ultima etapă, aflată în plină desfășurare, are ca obiectiv integrarea sistemelor de ApAA a navei într-un unic sistem tehnic mare (complex) de armament naval multifuncțional.

Primele sisteme de rachete antiaeriene (SRAA) navale au avut ca destinație exclusivă respingerea atacurilor aviației, pentru că, „pe măsură ce s-au înmulțit și se perfecționează RAN, să se adapteze, preluând parțial și sarcinile apărării antiracheta (ApAA). Astfel în conflictul anglo-argentinian, pentru arhipelagul Falkland (Malvîne), FMM engleză au beneficiat de o ApAA bazată pe SRAA „Sea Dart” (care și-a trecut în cont 8 avioane) și „Sea Wolf”. Fregatele cu asemenea SRAA au fost folosite pentru ApAA a portavioanelor, dar distanța mică de acțiune a RAA le-a obligat să „îmă“ foarte aproape, ceea ce a micșorat posibilitățile de manevră ale acestora. De asemenea, întrebării lor în luptă împotriva aviației și RAN moderne argentineze a demonstrat că sistemele de ApAA zonală a grupărilor navale sint in-

suficient de eficace; mai mult, s-au evidențiat și două importante neajunsuri: timpul mare de reacție și neputința de a zădărni atacurile masate cu RAN. Aceste servituri au determinat intensificarea căutărilor pentru modernizarea sistemelor de ApAA și integrarea lor în complexe multifuncționale.

De asemenea, după lovirea cu RAN (deviate prin bruiaj pasiv de către portavionul „Hermes”) și scu-

respingă atacurile aviației și să distrugă RAN dar, în același timp, a evidențiat nevoia ca, pe lângă acest mijloc principal, să existe mijloace suplimentare de luptă cu țintele aeriene; este vorba de sisteme de artilerie AA automatizate, capabile să descopere, în regim automat țintele aeriene care zboră la înălțimi mici, să le determine gradul de pericolozitate, să calculeze momentele optime de deschidere și oprire a focului, având un timp de reacție de la 2 la 5 secunde. De fapt, imediat după conflictul sud-atantic Royal Navy a dispus cele mai moderne sisteme de artilerie AA — „Phalanx” și „Goalkeeper” — pe portavioane, distrugătoare și fregate.

Este aproape unanimă părerea că, cea mai reușită soluție a prezentei probleme a apărării navei, în general și a ApAA, în special, o reprezintă complexul de armament naval multifuncțional „Aegis”, beneficiar al tuturor rezolvărilor particolare impuse în timp de războiale locale postbelice. Structura acestui sistem, ce va arma navele americane din astă numita clasă „Distrugător anului 2000” va fi prezentată într-un articol viitor. În continuare, prezentăm AEGIS din perspectiva subsistemelor ApAA.

Destinația tactică principală a AEGIS este lupta împotriva țintelor aeriene dă, la nevoie, poate fi întrebuințat și pentru combaterea țintelor navale, precum și a celor de la litoral.

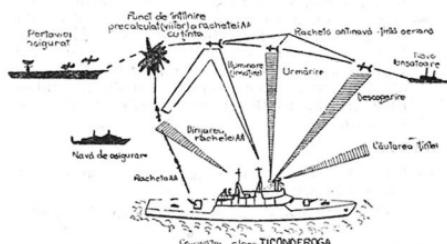
La baza AEGIS stă stația de radiolocație AN/SPYID, varianta perfecționată și simplificată a radarului crucișătorului „Ticonderoga”. Această stație asigură explorarea circulară a spațiului din jurul navei purtătoare, mijlocind descooperarea și observarea evoluției a peste 300 ținte aeriene și navale, grație balajului electronic al celor patru rețele de antene fazate (dispuși pe peretele suprastructurii proverba), având capacitatea de a selecta țintele reale de cele false și o ridicată rezistență la bruiaj.

In punctul de comandă central se efectuează analiza situației de radiolocație, se stabilește gradul de pericolozitate al țintelor, se alege

2. APĂRAREA ANTIAERIANĂ

fundarea navei portelicopter „Atlantic-Conveyor” în 1982, a apărut necesitatea înarmării navelor auxiliare, precum și a celor comerciale, care participă la asigurarea logistică, cu SRAA; în acest scop s-a trecut la „containerezarea” RAA navale, rezultând așa numitele „sisteme mobile”, având distanța de acțiune 4–5 km. Sisteme de armament de acest tip, usoare și cu reacție rapidă, se caută mult în ultimii ani, nu numai pentru ApAA a navelor mici și mijlocii, ci și pentru navele mari în scop de combatere a acțiunilor de terorism duse cu avioane ușoare, civile.

Experiența războaielor locale a impus cu necesitate realizarea SRAA navală „al anului 2000” capabil să



subsistemul optim de armament și se elaborează datele necesare combaterii tăntelor. Toate etapele programului sunt automatizate.

Sistemul de rachete este compus din două instalații de lansare verticale, blindate, dispuse în provă și în pupă, conținând cîte 4, respectiv 8 module a către 8 rachete fiecare, destinate lansărilor de RAN „Tomahawk”, respectiv RAA direjate „Standard-2”. Literatura de specialitate subliniază avantajele lansării verticale a rachetelor: sprijirea vitalității instalațiilor, mărarea stocurilor, micșorarea timpului de reacție și a numărului personalului de deservire.

Pe suprastructuri sunt amplasate instalațiile de artilerie AA „Vulcan-Phalanx” avînd săse tevi calibră 20 mm, cadență 3000 lovitură/minut și o masă totală de 4,5 t. Subsistemul cuprindă și un radar Doppler în impuls, capabil să descopere tănti cu o suprafață efectivă de reflexie de 0,1 m² la o distanță de 5000 m, precum și să urmărească proiectilele în scopul corectării automate a tragerii.

Lupta împotriva RAN are și o componentă radioelectronică prin subsistemul de bruijă AN/SLQ-32 care asigură cercetarea și goniometrarea lucrului capetelor de autodispariere prin radiolocație și al radarelor de asigurare a lansării, elaborează automat datele necesare lansării rachetelor antiradiolocație, precum și a tăntelor false cu instalații plasate în bordurile suprastructurii provă.

Toate subsistemele electronice de conducere și dirijare a armamentului și tehnicii sunt conjugate la centru de informare de luptă, a cărui bază se constituie din 4 calculatoare numerice.

**Căpitan de rangul II
ing. Traian MOȘOIU**

TORNADA

Pe la 4 dimineață, cînd somnul este mai greu, echipajul navei „Polar III” a fost trezit de o izbitură cumplită, cum n-a mai fost! Sus, în comandă, toată lumea și la posturi. Afară începe furtuna iar izbiturile se înțelesc. Ancorată la babord, spre a preda pește, nava „Ozana” joacă pe valuri precum o biată coajă de nucă. Se ridică, se cufundă în hălu de ape și apoi se repede ca un berbec de oțel în Polarul de-alătură. Izbiturile te mută mereu 2–3 pași mai la dreapta, pentru cei de pe uscat loviturile astăzi fiind asemenea acelor soare trăite la curentruul ce sărăcie în amintire. Afară începe parcă sfîrșitul lumii! A fost mai întîi o vîjelie de nisip aşa de deasă de parcă Sahara toată se pornește ca să se mute aici. Apoi vîntul a portnit să urle ca un bezmet! Izbiturile „Ozanei” devin tot mai periculoase. E nevoie ca trawlerul să fie „imutat” mai înainte, spre provă, unde grupurile cauciucate de tranchei pot încă atenua șocul. Pe puncte, înîndu-și cu greu echilibrul sub rafalele de vînt, marinarii fac adăvărate minuni. Comandantul Angelescu ordonă prin stație pornirea motorului principal. Nava trebuie să fie gata de orice, inclusiv de mars contra furtunii, pentru că nu se știe ce va urma! Iar ce urmează atinge paroxismul! Trei nave la ancore, legate strins una de alta („Polar III” în mijloc, „Ozana” în stînga, „Măgura” în dreapta), sint aruncate în sus și-n jos, la stînga și la dreapta, de formidabilă tornadă în „miezul” căreia ne aflăm. Iar pe puncte oamenii luptă

din răsputeri cu parimele cît braț de voinic și cu uraganul ăstăi un popor de voinici! Capitan Bîrcelanu, un munte de om, joapă puncte ca un balerin, conduce manevra mai mult purtat de vîntoase. E o imagine de apocalips! În puncte viscolosice cumplit cu... ca toane (ambalaje) smulse de pe bord „Măgurei” și aruncate pe „Polar” pînă hăt, dincolo, pe „Ozana”! Forță tornadei e deja aproptă de gradul 10! Aud lingă min... „De 10 ani bat zona asta (N.N.-Mauritania) dar niciodată n-am primit o asemenea furtună!” Lă bord sonnul a zburat de mult di orice cabină. Unii chiar căută insistent... cînturile de salvare, astăzi seminind („Doamne ferește!” în zic, făcîndu-mi creștinăscru, gîndul că, cîte știe, nava s-ar putea scufunda! Dar nu se scufundă. Doar... afundă 8–10 metri și apoi încă 10 la fel pe crestele de zăpadă ale uriașelor valuri. Un popor de uriași se prins parcă într-o luptă dătită, înrămintind nebunetea oceanului. Începe ploaia. Se prăvălesc puncte ale mări de apă, „înjunătățile” de-o grîndină grea, cît merelă pădure. „E bine — aud lingă mine. Dacă pornești ploaia se pofolesc vîntul...” Și chiar așa e. Vîntul începe să devină puternic, să devină „stat”, se numesc aceste valuri uriașe ce aleargă pînă la orizonturile albî picioarelor primele semne ale dimineaței. La 10.00 papa s-a rupt de la cîteva parfimerii. La ora 6.00 nava „Ozana” se des-

Romeo GHIOC
zona RIM, august 1990

(Continuare în pag. 23)

Calendar marinăresc

13 MARTIE

- 1261. Genova a încheiat un Tratat cu bizanținii la NYMPHAION (azi Kemal-Paşa, Turcia) în urma căruia și-a asigurat importante puncte de sprijin în Asia Mică, în Strîmtori și în Crimeea (în 1266 s-a înstăpînat la CAFFA, azi Feodosia, U.R.S.S.), dobîndind astfel supremația în Marea Neagră.
- 1653. Escadra olandeză din Mediterana o învinge pe cea engleză la Livorno.
- 1871. Se încheie la Londra Convenția internațională (Rusia, Germania, Austro-Ungaria, Franța, Marea Britanie, Italia, Turcia) cu privire la strîmtorile Bosfor și Dardanele în care se reafirmă principiul închiderii strîmtorilor pentru toate navele de război și prin care Rusia obține dreptul de a avea vase de război în Marea Neagră și de a construi arsenale pe litoral.

— 1871. S-a semnat la Londra Tratatul privind revizuirea stipulațiilor din Tratatul de la Paris (30 martie 1856) referitoare la navigația pe Marea Neagră și Dunăre.

— La 13/25 martie 1881 a intrat în vigoare Tratatul de comerț și navigație româno-belgian semnat la Bruxelles la 2/14 august 1880.

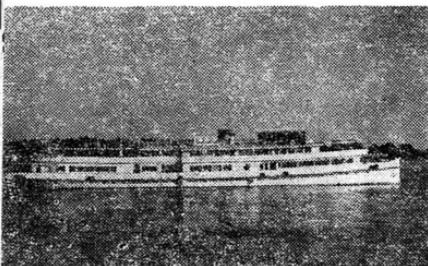
— 1918. Are loc debarcarea în Finlanda a trupelor germane.

14 MARTIE

— 1915. Crucisătoarele britanice „Kent” și „Glasgow” au atacat crucisătorul german „Dresden” în dreptul insulei Nos-a-Fuera, la vest de Chile, și, după o angajare scurtă, nava germană este scufundată de propriul echipaj.

15 MARTIE

— La 15–27 martie 1876 s-a încheiat la București Convenția de comerț și navigație româno-rusă (pe 10 ani) care avea la bază principiul aplicării tarifurilor acordat națiunii cele mai favorizate și al egalității de tratament între cele două părți.



In anul 1940 U.R.S.S. se profila ca cel mai potențial inamic al României, atât prin desele vîlări ale spațiului nostru aerian, cât și prin acțiunile ei agresive manifestate, atât pe plan politic, ît și cu ocazia recupărării Basarabiei și Bucovinei și Nord. Tinând seama de configurația terenului în sud-estul estimatului teatrului de operațiuni, se impunea, din partea noastră, să pregătim logistică adecvată atât acestui teren, cât și a stadiului la care ajungea, în acele timpuri, tehnica militară de luptare a

Prima navă-spital a României

ăzboiului. Printre măsurile de ordin general, care au luat, a fost și dotarea Diviziei de Dunăre cu nouă nave spital, care să se poată deplasa în zonele noi greu de atins de alte mijloace de salvare sanitară. Experiența primului război mondial și cea din războiul declansat furnizase suficiente învățăminte. Una din nave avea să fie destinată grupării operative care urma să acționeze pe Dunărea de Jos (Maritim), iar cealaltă de la Galați în amonte. Cu realizarea acestui obiectiv a fost insărcinat colonelul doctor Rădulescu, care, la recomandarea Șefului Statului Major al Diviziei de Dunăre, și cu sprijinul Direcției Transporturi ale M.St.M. a identificat cele două nave dintre cele mai bune: pasagerul „Principele Mihai” și pasagerul „Principele Carol”. Ambele au fost amenajate conform destinației și, în scurt timp, aparatura și instrumentarul medical, cabinetele medicale, sala de operație, radiologia și laboratoarele erau gata de intrare în funcțiune. Farmacia și depozitele au fost dotate cu materiale specifice, bogat și modern asortate ca, de altfel, tot ce fusese adus în aceste spitale flotante. Saloanele de la o singură navă conțineau 70 paturi.

Cu puțin înainte de începerea ostilităților navele spital „Principele Mihai” a fost trimisă pe Canalul Sf. Gheorghe, unde a fost acostată la punctul Pirlita, la un km aval de Canalul Paridului. Pe acest canal afluiau cu salupele, spre spital, răniți din zona Chilia, Periprava, Sulina și din alte părți ale Deltei, care erau supuse activităților de luptă. Acolo nava avea să avântă unu mal mai înalt, bine acoperit de sălcii, și a unor căi de comunicații bune, atât pe

apă, cât și rutiere. Ca și la Sulina, nava era camuflată cu ramuri de salcie care trebuiau, însă, primenite des, căci din cauza căldurii toride se veseteau repede și și schimbau culoarea, contrastind cu mediul inconjurător și trădindu-i, astfel, prezența. Din această cauză, tot echipajul, inclusiv cel medical, concura la acea corvoadă de incadrare în mediu.

Şef al acestei nave devenită, prin forță imprejurărilor, prima navă spital a României, a fost maiorul doctor C. Bălăşel, oftalmolog. La cel mai important sector — chirurgia, era șef locotenentul doctor asistent universitar Dem Theodorescu, ajutat, în special, de doctorul Vereanu.

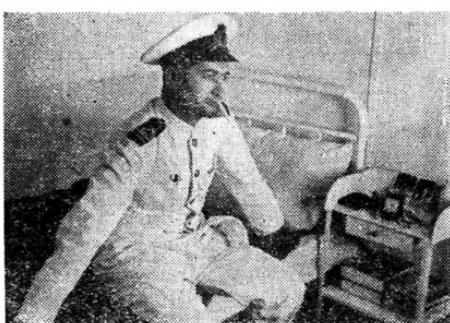
Răniții ajungeau la spital după 6 pînă la 36 ore, de aceea destul mureau pe timpul evacuării lor prin labirintul deltei. Cei mai mulți ajungeau la limita supraviețuirii însă, datorită colectivului medical, erau salvați și rămîneau acolo în funcție de gravitatea stării în care se aflau. Cind condiția lor generală permitea, erau transportați cu ambulanțele la spitalul de etapă de la Babadag, al colonelului dr. Gafenco, un alt mare chirurg căruia, de asemenea, foarte mulți

litorală viață. Cu ocazia unei treceri fără importanță pe la navă am fost surprins de eleganță, curățenia și linistea perfectă de acolo.

In prima lună de război peste o sută de ostași au beneficiat de îngrijire pe acea navă între care au fost răniții de pe monitorul „Catargiu”, la care trebuie să adăugăm și cei cîțiva răniți aparținind marineri germane.

Cine a făcut războiul știe că de variate și complexe pot fi răniile de război, că de prețios este timpul și, mai ales, că de mult prețuiește o mină și un creier de chirurg pricoput. Colectivul medical și-a adus o contribuție de neprecupești, iar locotenentul dr. Theodorescu a fost recompensat cu mai multe medalii și ordine printre care și „Coroana României” cu spade și panglici de Virtute Militară.

Căpitan I port Octavian SVED



Locotenentul doctor Dem Theodorescu

Marina Română în legislația perioadei interbelice

De la 11 noiembrie 1918, cînd semnarea la Compiegne a armistițiului dintre Puterile Aliate și Germania marchează încheierea ostilităților în primul război mondial pînă la 22 iunie 1941, data intrării României în o nouă conflagrație mondială, marina a fost, în grade diferite, în atenția opiniei publice românești.

În acte publice de stat (decrete, legi, decizii, etc.) domeniul naval a fost frecvent prezent în perioada dintre cele două conflagrații mondiale.

Prin decizia ministerială publicată în Monitorul Oficial nr. 53 din 10 iunie 1920 se reorganizează învățămîntul din România; în document sunt prevăzute și scările militare printre care Scoala pregătitoare de marină și Scoala specială a marinei, la Constanța, viitora Scoala Navală, actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrîn”. Deci, din 1920, ofițerii de marină se formează la Constanța.

Prin Circulara nr. 525/9 martie 1932 se aproba organizarea și programul marilor concursuri marinărești din iunie de la Sibiu la care participă reprezentanții tuturor unităților de „cercetași mariini” (înființate în 1931). În 1938 funcționau și 45 de unități de „străjeri marinari”.

În 1929, Camera și Senatul adoptă „Legea zonelor libere”; în 1933 se înființează o astfel de zonă în portul Galati.

Pentru „a-i sensibiliza” pe parlamentari în legătură cu problemele marinei, se organizează cu ei și familiile lor, o vizită cu vaporul la Portile de Fier și Cazane; au participat 200 de persoane (iulie 1933).

Prin Inalt Decret Regal nr. 1084 din 1927 se adoptă „Legea de orga-

nizare a instanțelor de prize maritime”.

Prin Decretul-Lege nr. 2620 din 13 noiembrie 1936, ia ființă Ministerul Acvilor și Marinei; departamentul naval devine în octombrie 1940 subsecretariat de stat al Marinei.

În 1936 prin Decretul nr. 2275 — publicat în Monitorul Oficial nr. 222/1936 se înființează „Fondul Național al Marinei” prin majorarea taxelor de export și import; fundurile „se afectează pentru iucărîi, în legătură cu dezvoltarea maritimă și fluvială cu porturi, baze navales, canaluri, apărarea coastelor nave etc.”

Prin Deciziunea Ministerului Instrucțiunile, Cultelor și Artelor — publicată în Monitorul Oficial nr. 97 din 28 aprilie 1933 — se instituie începînd cu anul respectiv (în una din duminicile din a doua jumătate a lunii iunie) „ZIUA APELOR” în care se organizau, mai ales pentru elevi, în toate localitățile așezate pe malurile rîurilor, Dunării și la târâmul mării, excursii, concursuri de iot și canotaj, lecții speciale, sezoană, conferințe publice, pagini speciale în ziare, expoziții, proiecții cinematografice, standuri de cărți din literatura apelor etc. Decizia este semnată de ministrul instrucțiunilor publice Dimitrie Gusti, cunoscutul sociolog român de talie mondială. Această decizie ministerială a fost „pregătită”. Cu ocazia venirii la Constanța (ianuarie 1933), ministru Dimitrie Gusti a fost invitat să viziteze birourile și biblioteca Ligii Navale Române care se aflau în localul Cercului Militar, (fostul hotel Carol) actualmente Comandamentul Marinei Militare. Cu

acest prilej s-a ales locul pentru Avariu, acolo unde fusese restaurant din fața Cazinoului. Presa vremii consemna: „râmine ca d. dr Antipa, ca patriarh al apelor noastre, să dea cuvenita dezlegare...” („România maritimă și fluvială” nr. 1, ianuarie 1933).

Cu sentința civilă nr. 287 din 7 iulie 1925, Tribunalul Constanța recunoaște ca persoană morală și juridică Yacht Club Regal Român (fondat la 24 aprilie 1921 la Constanța) având ca membri de onoare pe A.S.R. principalele Nicolae, iar mai tîrziu — în 1933 — la Snagov, Y.C.R. are ca președinte pe rege și vicepreședinte activ pe inginerul N. Caranfil, viitorul ministru al Aviației și Marinei.

În 1936 se înființează Federația Română a Sporturilor Nautice, foarte activă în organizarea de concursuri și campionate (anual se organizează caravane de bărci de la Turnu Severin sau Giurgiu la Mamaia); la federație erau afiliate 51 de Cluburi nautice; se participă la regate în Bulgaria, Turcia, Grecia, Italia.

În 1938 ia ființă la București Scoala de navomodelism.

Prin Decretul 2670/13.11.1936 se crează „Medalia maritimă”.

În aprilie 1935, în parlament, tîne un discurs bine argumentat senatorul Apostol Popa, discurs pe care l-a intitulat „Mai multă grijă de Marina Comercială”.

Deci, în acte de stat, făcute cunoscute prin presă și Monitorul (Buletinul) Oficial, se reglementează și se popularizează problemele marinei militare și comerciale de la organizații ministeriale la serbare și decorații.

Această privire istorică poate inspira forurile de specialitate pentru inițiative legislative specifice domeniului naval, acum cînd în România se realizează un corp nou de legi și alte acte normative sub auspiciile imperativelor democrației.

Petre GEORGESCU

amplexiuni

Filipinelor (11.562 m), cea mai mare adâncime a oceanului planetar cunoscută pînă azi.

- Prima navă cu elice din lume a fost navă americană ARHIMEDE, lansată la apă în anul 1839.

- Prima călătorie americană în jurul lumii este realizată în anul 1791 de Robert Gray, la bordul velierului COLUMBIA.

- Goleta americană THOMAS W. LAWSON (deplasament 8.000 tdw) lansată în 1902, este apreciată de specialiști ca fiind cea mai urită navă construită vreodată.

- Prima călătorie în jurul lumii a fost realizată de caravela lui Magellan, VICTORIA, în tre anii 1519—1522.

- Prima navă de război poloneză a fost galionul SMOK, lansat în anul 1569 la Elblag.

- Traversarea curioasă a Oceanului Atlantic: pachetul canadian ROYAL WILLIAM a realizat această „performanță” în anul 1833, fără vele, în 19 zile, ținindu-le totuși pregătite pentru siguranța navei.

- Primul submarin din dotarea flotei românești a fost DELFINUL, construit la S. N. Qarnaro; a fost terminat în anul 1930 și livrat în 1936.

- Record nedorit: eşuind la 24 martie 1989 pe stîncile Bligh Reef (Alaska) tancul petrolier american EXXON VALDEZ a reușit cea mai mare poluare din istoria S.U.A., egalind, prin cele 40.000 tone de petrolier diversat, catastrofa nucleară de la Hiroshima.

- Si tot un record: în anul 1962 nava engleză COOK descoperă în Oceanul Pacific fosa

ODISEEA

...11 octombrie 1916: orele 3.00. Pe „BISTRITA” intră de cart pentru intervalul 8–12 ofițerul I, Radu Nicolescu, brăilean ca și căpitanul, dar cu patru ani mai tânăr.

La bordul submarinului U-43 echipajul se pregătește de „cartul ciinelui”, un fel de planton — doar al marinilor. Deodată strigătul observatorului îi scoate pe toți din amărteleală: a apărut o lumină care se deplasează repede. Ordinele se succed cu repezicune, marinari făcând încă o verificare a cantității de instrucție „înghită” pînă atunci. Totul se desfășoară rapid și fără risipă de exteriorizări, într-un cuvînt, nemîste. Singurele probleme le ridică oceanul nespus de agitat, ceea ce îl face pe tunari — submarinul era dotat cu o piesă de 105 mm — să se lege cu frinșibii de tun pentru a nu fi măturări de valuri.

Conform tacticii obisnuite, a căutat să se apropie de cargou și să ia poziție în pupa acestuia pentru a preîntîmpina o eventuală tentativă a „Bistritel” de a da buza peste submarin și a-l avaria.

După o observație atentă, cei de pe U-43 ajung la concluzia că este sigur un vapor comercial pentru că un crucișător nu ar fi comis greșeala de a se deplasa cu luminiile de poziție aprinse. Submarinul să apropie de „Bistrita” pînă la circa o milă și tunarii au primit ordin să tragă un proiectil pe deasupra navei, pentru avertisment.

Este ora 8,45 seara cînd Radu Nicolescu audă prima lovitură de tun, se întoarce instinctiv către pupa și mai are timp să vadă o flăcără în direcția respectivă și să audă o a doua lovitură de tun. Radu Nicolescu dă în acel moment semnalul de oprire a mașinilor. În scurt timp, în cabină de comandă își face apariția căpitanul și celalăii doi ofițeri, George Tabacu și Dumitru Vasiliu, care în aceste momente se găseau la somn. Toți încep să cerceze cu binoclu în direcția indicată de Radu Nicolescu și pînă la urmă descoperă o siluetă „cu conțururi confuze”, pe care o identifică drept un mic vas de patruleare aliat. În consecință, căpitanul George Louis dă ordine pentru derularea preparativelor necesare primirii la bordul navei „Bistrita” a ofițerilor aliați care urmăru să cerceze actele navei. Dar un al treilea proiectil care trece pe deasupra cargobotului îi lămurește pe români că au de-a face cu un submarin.

Incepe dialogul prin semnale luminoase, dialog „agrementat” de U-43 cu două noi proiecții trase pen-

tru intimidare. Jurst îi întrebă pe români numele vasului, naționalitatea și încărcătura.

De pe punctea cargobotului, Radu Nicolescu, folosindu-se de o lanteră din buzunar, răspunde: „Bistrita... Brăila”. Jurst și ofițerul de cart încep o căutare febrilă în anuarul vaselor comerciale și cind găsesc „Bistrita”, Jurst nu se poate abține să nu exclame: „Un român! Ne vine tocmai bine. E o pasăre extremă rară... nici n-am fi vîzat să vină aici”.

După o nouă lovitură de tun — care devinean un fel de linie de dialog — U-43 solicită „Bistrita” să trimită în cel mai scurt timp registrile navei. Partida fiind pierdută pentru cargobotul românesc, George Louis s-a conformat cererii germane și peste puțin timp o barcă cu cinci mateloți la visle îi duce pe

CAR- GOBOTU- (II) LUI

George Tabacu și Dumitru Vasiliu spre submarin. Din cauza mării foarte agitate barca își croiește drum cu greu și cind ajunge suficient de aproape George Tabacu aruncă geanta cu documente. În cele din urmă, după ce Jurst s-a convins pe deplin de încărcătura deosebită a „Bistritel” — „captura asta este extraordinară și scufundarea de mare importanță” a proclamat el — doi ofițeri români sunt invitați în submarin. Discuția, purtată în limbă franceză, se duce în legătură cu datele inscrise în documentele navei. Jurst vrînd, probabil, o confirmare în plus pentru ceea ce văzuse scris negru pe alb. Brusco mandanul lui U-43 își aduce amintire de ceea și începe un interrogatoriu plin de amenințări la adresa ofițerilor români. Întrebarea lui Jurst era: „avea „Bistrita” tunuri instalate pe puncte?” Tabacu și Vasiliu au mărturisit că nava nu era înarmată, ceea ce a produs o vădită ușurare la bordul lui U-43. Redevență stăpîni pe ei, germanii au reținut în submarin pe cei doi ofițeri și un matelot, trimițând înapoi barca cu șurătorul mesaj pentru căpitanul Louis: „Vasul dumneavoastră va fi torpilat. Echipajul

trebuie să se evacueze în zece minute”.

Este ora 21,30 și la bordul „Bistritel” începe agitația încercind să mai salveze cîte ceva din „averea” personală. Au fost lăsate jos bărcile de salvare și s-a trecut la acostarea submarinului, o manevră anevoieasă și periculoasă dar care a fost încheiată la 21,45. Cei mai mulți marinari de pe „Bistrita” au ajuns pe U-43 doar cu hainele de pe ei pentru că Jurst nu a mai permis recuperarea bucurilor transportate, lăsînd bărcile în viață vorburilor.

O EXECUȚIE RATATĂ

„Bistrita” nu mai era la ora 21,45 decît o simplă întărire pentru U-43 și, în consecință, comandanțul submarinului a dispus executarea manevrelor necesare pentru a veni într-o poziție ideală de torpile.

Mizind pe efectul deosebit al unui astfel de „spectacol” asupra moralului foștilor marinari de pe „Bistrita”, Jurst a permis lui Louis Tabacu și Vasiliu să asiste la ultimele clipe ale vasului lor. De la o distanță de circa 800 m U-43 a lansat la 22,15 una din torpilele sale din „întă” a fost ratată.

O nouă manevră — destul de greoare pentru că a durat cam o jumătate de oră — a adus în poziție de tragere tuburile lanștorpedine de la prova. Dar nici torpila amorțată la 22,45 nu atinge „întă”, ceea ce îl provoacă lui Jurst o cumplită stare de nervi. E atât de infuriat de execuția executiei pe care o plânjează pentru a-și înfricoșa adversarii, încît dă dispoziție ca ofițerii români să fie dusi de urgență pe puncte. Pentru a nu mai pierde din prețioasele sale torpile el va ordona ca distrugerea cargobotului „Bistrita” să fie făcută cu tunul de 105 mm de pe puncte și astfel ceea ce se doreea o execuție exemplară să transformă într-un exercițiu de tragere cu „întă” reală. Nu mai puțin de 32 de proiectile au fost abătute asupra „Bistritel” între orele 22,45 și 24,15. Abia acum George Louis este redaus pe puncte pentru a assista la agonia navei al cărei căpitân fusese. „Cînd am ieșit eu afară — avea să declare Louis comandanțul Popovăț — „Bistrita” luase foc la pupa pe puncte și la 12,30 incepe să se aplique la sinagoga. La 12,49 se scufundă cu prova înainte. Punctul estimat: latitudine 71,55 N, longitudine 22° E” (Cîțiva 50 mile de coasta nordică a Norvegiei).

„BISTRITA”

● ODISEEA ● ODISEEA ● ODISEEA ● ODISEEA ● ODISEEA ●

→

Acesta a fost sfîrșitul cargobotului românesc dar nu și al odiseei marinariilor români. El au călătorit cu submarinul pînă a doua zi dinineață la orele 7 cînd U-43 a înaintat o barcă cu pinze rusească numită „Ceaika”, prilej fericit pentru Jurst de a se descurca de echipajul „Bistriței”. La somăia submarinei germană, „Ceaușa” și opri. După ce a „donat” un pavilion menit să întreagescă punctul muzeistic ad-hoc incropit în submarin — Louis nota prezența unor colaci de salvare provenind de la vaporașele „Sunderland”, „I-Y. — Short” și „Gardepec” — a primit la bord pe cei 32 de marinari pe care i-a dus la Vardö în Norvegia.

La Vardö românii au avut surpriza să găsească la hotel încă trei căpitanii de vase aflate în aceeași

situație cu „Bistrița” în timp ce în port se aflau 11 nave norvegiene care refuzau să plece fără o escortă puternică.

La 15 octombrie echipajul s-a imbarcat pentru Trondheim unde, peste o săptămînă, a sosit și comandorul Popovăt pentru a conduce ancheta referitoră la cauzele pierderii „Bistriței” și a prețioasei sale incărăcături. Concluziile comandanțului Popovăt indică foarte clar că echipajul „Bistriței” nu putea fi învinuit de absolut nimic, evenimentul vinovat fiind și doar Anaratatea franceză și crucișatorul britanic înflinit la 4 octombrie.

Popovăt avea să serie, de ața, în raportul său către colonelul Vasile Rudeanu, directorul superior al armamentului: „Drumul spre Arhangelsk în partea lui spre nordul Norvegiei, nu a deloc păzit și pare a fi sub stăpînirea submarineelor r-

enate”. În aceste condiții comandanțul aprecia că singura măsură utilă ce putea fi luată era instalarea a unui tun pe celelalte cargouri românești, pentru a face astfel posibilă riposta cu forțe proprii la atacurile submarinelor. Scufundarea „Bistriței” a fost o pierdere dureoasă pentru armata română care resimtea, mai mult ca niciodată, lipsă de armamentul și a munitionii, dar oricum cele patru mii cinci tone de tone de material de război — dacă ar fi ajuns de la Arhangelsk în țară în timp util, ceea ce e îndoielică — nu puteau produce un miracol. Într-un fel „Bistrița” împărtășea soarta nedreaptă ce fusese hărăzită României în 1916 care, părăsită de Aliati, se afla la disperația inamicului. Pînă la înămînarea aspirațiilor naționale pentru care intrasem în război, mai era cale lungă...

Adrian PANDEA

CALENDAR MARINĂRESC

16 MARTIE

- 1867. A sosit în țară „vaporul cel nou” construit la Lintz în Austria. Acesta s-a scufundat, în urma unui abordaj, la 5 km. aval de Cernavodă, a fost scos și reparat la Turnu Severin și Pesta. Mai tîrziu, în 1869, acest vapor a fost botezat cu numele de „Ștefan cel Mare”, (yacht regal de 352 tone).

17 MARTIE

- 1934. Se încheie (la Roma) Protocolul ungro-austro-italian privind organizarea regiunii dunărene.
- 1958. A fost creată Organizația Consultativă Interguvernamentală pentru Navigația Maritimă (INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION - I.M.C.D.), organizație specializată a O.N.U., cu sediul la Londra; România a aderat la I.M.C.D. în anul 1965.

18 MARTIE

- 1856. Se încheie la Paris Tratatul de pace în urma Războiului Crimei prin care se interzice Rusiei dreptul de a menține flota militară în Marea Neagră. Această prevedere este anulată prin Convenția navală de la Londra din 1871.

19 MARTIE

- 1917. În vestul Mării Mediterane s-a scufundat cuirasatul francez „DANTON” lovit de submarinul german 464; a fost cel mai mare cuirasat (navă de linie) scufundat de submarine în primul război mondial.

21 MARTIE

- 1489. S-a încheiat un tratat de pace turco-polon. Regele Kazimir al IV-lea Jagello, recunoscind stăpînirea otomană asupra Chiliei și Cetății Albe, și-a încheiat angajamentul luate la Colomeea (15 septembrie 1485) față de Ștefan cel Mare.

23 MARTIE

- 1935. S-a semnat la București tratatul de comerț, stabilire și navigație româno-german.

24 MARTIE

- La 24 martie/5 aprilie 1880 s-a semnat la București Tratatul de comerț și navigație româno-englez.

25 MARTIE

- 1245. Într-o serisare a papei Innocențiu al IV-lea (1243–1254) sunt menționați români care locuiau pe teritoriul din apropierea Dunării și a Mării Negre.

26 MARTIE

- 1943. A avut loc lupta navală americanino-niponă de la Sud de Insulele Commandeur (Komandorski). Un convoi japonez (două nave de transport, patru crucișătoare și patru distrugătoare) care naviga pe ruta spre insulele Aleutine (două dintre ele cucerite de niponi la 6 iunie 1942) a fost atacat de o formație navală americană formată din două crucișătoare și patru distrugătoare. După un duel de artillerie de trei ore a fost avariat un crucișător japonez și unul american.
- 1945. Trupele americane încep debarcarea în insula Okinawa (Japonia).

27 MARTIE

- În noaptea de 27 spre 28 martie 1942 a avut loc în îndrăneată incursiune a unui distrugător britanic însoțit de mai multe vedete în scopul de a distrugă instalațiile marelui sanctuar naval (în principal docul uscat) de la SAINT-NAZAIRE. Distrugătorul (încărcat cu exploziv) a fost acostat lîngă docul uscat, a fost părăsit de echipajul care s-a retras cu vedetele și a explodat făcînd ca acțiunea să se încheie cu succes.

RESPIRATIA SPIRITALĂ A MĂRII

Sentimentul mării — permanență a literaturii

Prin scrierile sale cu subiecte incitante, prin stilul elegant Maurice Dekobra face parte din categoria autorilor cu largă audiență în rîndul publicului cititor. Romanele sale (Fusilé à l'aube, Mon cœur au ralenti, Le stinx a parlé, etc.), cunoscute cărților români, stîrnăcă intrețesul printre acțiune plină de neprevăzut.

„Serenada morții“ este un astfel de roman în care povestea sentimentală și aventura dramatică se combină într-o intriga captivantă. Decorurile romantice și snobismul mediului în care trăiesc personajele susțin plăcerea lecturii. Protagonistul romanului, Ibrahim bey, intrușează toate calitățile bărbatului seducător, ale eroului născut pentru a întreține poezia iubirii. Este și motivul pentru care, Ibrahim bey – descendenter dintr-o nobilă familie egipteană – devine fără voia sa victimă unui conflict politic în timpul revoluției din Turcia. Cu cîteva ore înainte de a fi executat, avocatul său îl aduce vestea salvatoare a unei eliberări provizorii pe timp de un an. Tentat de această afacere misterioasă care-i prelungea viața încă un an, Ibrahim acceptă oferta și se ambarză sub un nume fals pe vasul Andromede. Gestul mefistofelic prin care i se inocula treptat moartea în răgazul vieții de un an, care i se oferă, vine ca o răzbunare din partea doctorului Schomberg, soțul fostei sale iubite Mareva, pentru care eroul nutrește încă o pasiune adincă. Spirit epicureic, Ibrahim posedă însă forță interioară și

Oferim cititorilor, în acest număr, prezentarea unor opere literare celebre, inspirate descrierii reale ale faptelor unor nave, ale echipajelor acestora. Vom începe cu „o povestire lungă și veridică despre un ocean, două nave și vreo 150 de oameni” cum sătem avertizați în prologul romanului lui Nicholas Mousarrat, sugestiv intitulată „Marșa crudă”; una dintre cele două nave amintite este corvetă „COMPASS ROSE”, adică „ROZĂ VINTURILOR”.

Lansată în anul 1939 la Șantierile de construcții navale „Fleming”, nava avea o lungime de șaizeci și unu de metri, concepută special pentru vinătoarea de submarine; era tipul de navă care în vremea celui de-al doilea război mondial se fabrica repede și ieftin pentru protecția convoaielor, fiind armată cu un singur tun de 105 mm în teugă finală, 2 dispozitive lanștorpile și mitraliere ușoare.

Comandantul corvelei era locotenent comandor George Eastwood Ericson, cel care din 42 de ani de viață douăzeci și pe-

bărbătia care-i echilibrează firea și-l ajută să dețină dramatul situației prin bucuria de a trăi. Eroui se impărtășește din fericearea unei iubiri episodică, se lasă copleșit de farmecul peisajelor pe care le descooperă în croaziera sa, ca și de amintirii; totă această seninătate a firii sale îi deconcerțează pe cei din jur, care sunt tentați să vadă în el doar o umilă victimă. Deznodințitul, la fel de palpitant ca întreg conflictul, îl este favorabil eroului, salvat în cele din urmă chiar de fosta sa iubită Mareva.

In această poveste tensionată, marea este un personaj simbolic și nu un simplu element de decor. În toate ipostazele în care apare, ea devine un martor ocular al intrișilor, un confesor al sufletului fremătător în care se reflectă, deopotrivă, poezia și ipocrizia vieții.

"Paprika" dispără, Ibrahim își reluat lunga aşteptare, privind în largul mării. Pasul ci regulat sărștia în pietrișul terasei. Langurioasă, mareea îl invită la calm, în timp ce creierul său tulburat se răzvăretează în fața superbeii indiferențe a naturii. Fiecare privire aruncată în linisteza crizătilui întărește contrastul, agravând neliniștea din inima sa. Cum să răspundă extazului insolent al soarelui, splendorii calmei a mării?

Oare florile ar trebui să-și risipească parfumul și frunzele, culoarea, pentru că amintirea numelui iubit îi răscolea adincul sufletului? Ființa Marevei fremăta în el, mai profund, mai intenș ca niciodată. În față undei, copleșit de celealătă mare și în adincuri, în care se privea ca-ntr-o oglindă azurul unui cer fără pată, el ar fi spus bucuros: „există un albastru care mă omoară pentru că este în ochii ei”.

Zizi DINULESCU

Nave, scriitori și... operele lor celebre

trecuse „contemplind mii de orizonturi“.

Nava începe antrenamentele la 2 februarie 1940 fiind gata pentru indeplinirea unor misiuni de luptă.

La 6 februarie 1940 se alătură convoiului AK 14 comandat de la bordul distrugătorului „VI-PEROUS“.

Pentru „COMPASS ROSE” începuse războiul, un război confuz (greu de stabilit pregătirea echipajelor) bazat mai mult pe noroc.

La prima escortă a convoiului AK 14, din 16 zile de misiune, 8 au luptat cu un dușman înversat al mărilor și oceanelor: furtuna. Întorcindu-se cu un alt convoi, spre sfîrșitul călătoriei au avut de înfruntat un uragan și mai puternic.

Urmează noi convoaie escortate, dar și atacuri ale submarinelor inamice în urma căroră, din rîndul convoaielor, se încre-

gistrează nave scufundate, avariate, morți, răniți, oameni salvați din ghiarele nemiloase ale morții, oameni care n-au mai putut fi salvați niciodată. În aceste condiții, „COMPASS ROSE” a escortat, numai în anul 1940, 11 convoaie prin Oceanul Atlantic.

Anul următor a fost și mai ingrozitor, cu victime inutile, oameni care în loc să fie salvați au fost torpilați, confundind o epavă cu un submarin inamic, ispravă cu care nu se puteau mindri prea mulți comandanți de nave.

Pentru „COMPASS ROSE“ anul 1942 a fost fatal. Torpilată, corvenă s-a dus la fund în numai cîteva minute. Din cca. 50 supraviețuitori scăpați de scufundare, au rămas 11, pe două plute improvizate, supraîncărcate cu cadavre.

O altă operă celebră este „Revolta pe Bounty” a scriitorului englez sir John Barrow (1764-
1848).

Emilian ANDREI

(continuare în pag. 23)

Calendar marinăresc

28 MARTIE

— 1941. A avut loc bătălia navală anglo-italiană în Mediterana Orientală („Bătălia de la Capul Matapan”) soldată cu înfringerea dezastruoasă a flotei italiene.

Este prima bătălie luptată pe timp de noapte, tragerile de artilerie fiind conduse prin radar.

29 MARTIE

— Intre 29 martie și 8 octombrie 1830 au avut loc lucrările Comisiei de delimitare a graniței Dunării (pe talweg, conform Tratatului de la Adrianopol). Fostele raiale Brăila, Giurgiu și Turnu, împreună cu 30 de insule ale Dunării

sunt efectiv și definitiv incorporate Țării Românești.

30 MARTIE

— 1392. Domnul Moldovei, se intituiează: „Marele singur stăpînitor, cu mila lui Dumnezeu domn, „Io Roman Voievod, care stăpînesc Tara Moldovei, din munte pînă în mare”.

— 1856. Se semnează la Paris Tratatul de pace în urma războiului Crimeei prin care se stabilește închiderea străinților Bosfor și Dardanele, înființarea Comisiei Europene a Dunării și proclamarea neutralității Mării Negre.

LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ

După circa patru decenii de neconsolidată aşteptare, Liga maistriilor militari de marină abordează, cu justificate ambiții și cele mai bune intenții, frumoasa tradiție sădită cu sărăc în conștiința atitorilor generației de fostul Cerc al maistriilor militari de marină. Înființat la 1 martie 1928, acesta a funcționat cu succes pînă în 1948 cînd a fost frustrat în mod abuziv de fondurile asociației (circa 75.000 lei) și imobilul construit cu forțe proprii în perioada 1936–1945, actualmente Casa Cășătoriilor de pe strada Mihai Eminescu nr. 20, din Constanța.

Înființarea la 16 octombrie 1991 a actualei ligi — reprezentativă pentru interesele și statutul acestei importante categorii de personal din Marina Militară — a fost motivată, în primul rînd, de necesitatea cultivării, pe mai departe, a bogatelor tradiții marinărești existente în flota militară, apărării și legiferanță acestora, fiind salutată și sprijinită direct de conducerea Marinei Militare.

Problemele organizatorice, încrezute oricărui început de drum, impun

măsuri urgente pentru definitivarea obiectivelor și statutului de funcționare a ligii, și contactarea unui număr (în mai mare de maistri militari activi, pensionari, veterani, precum și simpatizanți de la care se așteaptă idei noi, propunerii constructive, implicare personală și, nu în ultimul rînd, sprijin moral și material).

Cei interesați sunt așteptați să ia legătura cu membrii fondatori ai ligii, care are sediul provizoriu în localul Școlii Militare Maiștri de Marină, str. Dezrobirii, nr. 80 — Constanța.

Președintele Ligii Maiștrilor Militari de Marină

Maistrul militar principal (rez.)
Miron DOMNARU

Peisajul publicistic cu tematică marină este pe punctul de a se completa cu o lucrare, credem noi, de mare interes pentru iubitorii de marină, pentru toți cei care doresc să afle lucruri inedite puse la obroacă pînă nu de mult. Astfel, un colectiv de autori avizați a întocmit lucrarea „RAZBOIUL SUBMARIN IN MAREA NEAGRĂ — Acțiunile Marinei Române”.

Intr-o formă condensată, dar atractivă și bogat ilustrată, lucrarea prezintă elemente noi și interesante în legătură cu participarea submarinelor românești în cel de-al doilea război mondial.

Sunt prezentate cele trei submarine românești: „RECHINUL”, „MARSUINUL” și mai ales „DELFINUL” — principalele misiuni ale acestora. Pentru prima dată sunt publicate extrase din raportul Statului Major al Marinei, privind acțiunile submarinelor. Misiuni cu efecte capitale, comandanți pentru istorie, liste de echipajele, embleme, mascote, scheme de camuflaj, bogat ilustrate în fotografii originale și schițe întregesc această lucrare (36 de pagini — coperti color).

IMPORTANT: Tirajul este limitat, respectiv egal cu numărul de precomenzi. Inserierile se fac la redacție.

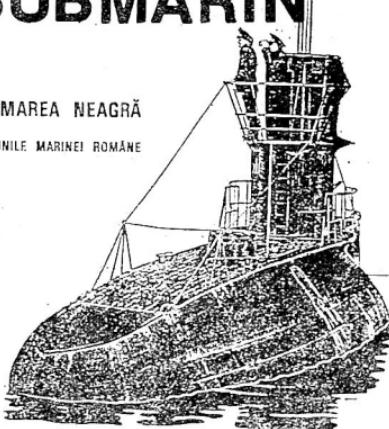
Prețul unui exemplar — 30 lei.

Noutăți editoriale

RĂZBOIUL SUBMARIN

IN MAREA NEAGRĂ

ACȚIUNILE MARINEI ROMÂNE



EXPERTIZA MARITIMA —



artă și meserie

Sub acest titlu „Journal de Marine Marchande“ publică studiul comandanțului de marină J. D. TROYAT privind modalitățile de efectuare a expertizelor maritime în Franța, ca și implicațiile lor în activitatea maritimă. Ideea la care pornește autorul studiului este aceea că, după felul în care este practicată, expertiza maritimă este deosebită și o artă și o meserie. Toamna pentru faptul că această activitate necesită cunoștințe bogate, ca și o experiență îndelungată pe mare, ca putind fi practicată numai de comandanți și sefi mecanici, de oameni care cunosc bine calitățile și defectele unei nave, dar care au și capacitatea de a lura într-un mod maleabil cu membrii echipașului. Iată de ce, în porturile franceze frecvent această muncă este efectuată de bătrâni comandanți sau sefi mecanici retrași din activitate. Încredințarea expertizelor acestei categorii de oameni prezintă două avantaje: sunt buni cunoștători ai activității maritime și efectuează această muncă la prețuri derizorii. El sunt preferați funcționarilor din agențiile de expertiză anglo-saxonă sau nord-europeană care adesea se rezumă la rețete și la pronosticarea unor date false oferite de calculator. S-a detașat în ultimul timp și o altă categorie, diferență de a expertilor funcționari sau pensionari, aceea provenită din comandanți și sefi mecanici care nu și-au încheiat încă activitatea și care dispun de „mobilitate, dinamism“, în exercitarea acestei activități. Datorită exigențelor tot mai ridicate ale clienților în expertiza maritimă se pare că această ultimă categorie de experti este preferată tot mai mult în acest domeniu. O problemă importantă în munca de expertiză este aceea a documentării și informării, a mijloacelor tehnice de care trebuie să dispună expertul. Posibilitățile financiare fiind restrinse nu există perioade în domeniul pentru a se informa la timp. Un alt impediment îl constituie limba în care sunt realizate materialele de specialitate. Se știe că limba engleză este „limba mărilor“, limba internațională folosită în domeniul transporturilor. Realizarea materialelor respective necesită cunoașterea a două limbi, cel puțin, fapt care nu este la îndemnăția oricui. Ar trebui de asemenea — se arată în studiu — ca fiecare expert maritim să creeze o rețea profesională, stabilind relații în domeniu cu experți confrăti, să impună metode de muncă și o concepție profesională identică cu a semenilor și care să poată fi utilizată la alte expertize. Pentru a rezista concurenței Societăților de expertiză și a salariaților experti, el ar putea stabili chiar relații în afara granițelor cu experți marini din alte țări europene. Cel mai bun mijloc pentru exersarea profesiei de expert în bune condiții îl constituie aderarea sa la o associație de experți marini.

In Franță de pildă — se arată în studiu — cea mai veche Uniune profesională a expertilor marini are sediul la Marsilia, iar cea mai recentă are sediul la Saint-Nazaire și cuprinde numai experți marini titulari, care posedă înalte brevete eliberate de Marina Comercială și care au o mare vechime în funcțiile de comandanți și sefi mecanici.

O altă problemă din acest domeniu, ridicată chiar ministrului Jacques Mellick, este aceea a necesității reglementării activității de expertiză printre-un act normativ, care să-i ofere posibilitatea definitivă ei ca o profesie de sine stătătoare.

Traducere și adaptare de Zizi DINULESCU

— Domnule contraamiral, la redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ“ — în urma prezentării pe care ati făcut-o Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ în primul număr al revistei — s-a permis în seris și telefonic o mulțime de întrebări, care demonstrează o creștere a interesului opiniei publice pentru instituția de învățămînt al cărei rector sunteți. Vă rugăm, pentru început, să faceți cîteva considerații generale.

— Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ din Constanța continuă tradiția de pregătire a ofițerilor de marină, la un nivel calitativ superior bineînțeles, a fostului Institut de Marină „Mircea cel Bătrân“. Academia Navală este o instituție militară de învățămînt superior de specialitate, înființată prin Hotărîrile Guvernului Român numerele 406/12.04.1990 și 551/17.05. 1990.

Vivat Academia !

RĂSPUNDEM
INTREBĂRILOR CITITORILOR:

„Cum pot deveni
student al Academiei
navale <Mircea cel
Bătrân>“

INTERVIU

CU DOMNUL CONTRAAMIRAL
EUGENIU DUMITRESCU,
COMANDANTUL ACADEMIEI NAVALE
„MIRCEA CEL BATRÂN“

— Ce considerați că ar trebui să știe, în primul rînd, tinerii care doresc să devină ofițeri de marină?

— Academia Navală are trei facultăți. Două, însă, fac obiectul discuției noastre.

Facultatea de Marină Militară, cu durata de secularizare de 5 ani, pregătește ofițeri-ingineri activi în specialitățile: navigație, echipamente de navigație și hidrografie; armament de artilerie și rachete navale; armament de arme sub ană; radioelectronică navală; electromecanică navală.

Facultatea de Marină Civilă pregătește ofițeri-ingineri marini și ofițeri fluviali, la cererea unor beneficiari din țara și străinătate. Ofițerii-ingineri marini se pregătesc, pe durata a 5 ani, în specialitățile: conducere și exploatarea navei de transport maritim; conducere și exploatarea navei de pescuit oceanic; radioelectronică navală; electromecanică navală; electrotehnică navală; exploatare portuale. Ofițerii fluviali se pregătesc, pe durata a 3 ani, în specialitățile: conducere și exploatarea navei de transport fluvial; electromecanică transport fluvial.

— Vă rog să precizați cum trebuie să procedeze un tînăr pentru a putea participa la concursul de admitere.

● **Vivat Academia!** ●

— Inscrierea candidaților pentru concursul de admitere la Facultatea de Marină Militară se face la comandanțamentele militare teritoriale județene, precum și prin comisiile de selecționare din unitățile militare, pentru militarii în termen.

Inscrierea în Facultatea Marinei Civile se face la secretariatul academiei în perioada 25–30 iunie.

Pentru inscriere, candidații trebuie să îndeplinească următoarele condiții: să fie absolvenți de liceu cu diploma de bacalaureat; să aibă vîrstă între 18 și 22 de ani, pentru F.M.M. și între 18–25 ani pentru F.M.C.; să fie sănătoși și să aibă o dicție corectă.

— Actele necesare pentru întocmirea dosarului de **sarbului de înscriere**.

— Actele necesare pentru întocmirea dosarului de candidat la concursul de admitere în academie, în diferentă de facultate, sunt: cerere de inscriere la concurs; diploma de bacalaureat în original, pentru absolvienții liceului din anii anteriori, iar pentru absolvenții din anul curent diploma sau adeverință de absolvire a bacalaureatului; copie de pe certificatul de naștere; 3 fotografii 3/4, tip buletin; fișă medicală eliberată de policlinica teritorială.

Candidații se prezintă la concurs la data precizată la inscriere, având asupra lor: buletinul de identitate; certificatul de naștere în original; echipamentul necesar participării la probele sportive.

— **Domnule contraamiral, vă rog să vă referiți la concursul de admitere propriu-zis.**

— Inscrierea candidaților la concursul de admitere se face în perioada 1–6 iulie 1991 la secretariatele facultăților respective sau în locurile stabilite.

Concursul de admitere se organizează și se desfășoară în condițiile și la datele stabilite de Ministerul Învățământului și Științei, pentru ingineri, publicate în revista „Forum”. Concursul are două etape.

— Etapa I se desfășoară începând cu data de 8 iulie și constă în susținerea următoarelor probe: medicală; pregătire fizică; limbă străină, la alegere (engleză, franceză, germană, rusă), numai pentru F.M.M.; psihologică și dicție. Nepromovarea uneia dintre probleme enumerate duce la eliminarea candidatului din concurs.

— Etapa a II-a se desfășoară în zilele de 15, 16 și 17 iulie și constă în susținerea a trei lucrări scrise la disciplinele: algebră și elemente de analiză matematică; geometrie plană și în spațiu și trigonometrie; fizică. Programa disciplinelor de concurs și lista manualelor de referință se publică din timp, în revista „Forum”.

— **Vă rog să aveți amabilitatea de a insista puțin asupra limitelor inferioare ale performanțelor de realizat la probele sportive.**

— La proba de pregătire fizică sunt declarați adămișii candidaților care realizează următoarele bareme minime: 14 secunde și 3 zecimi la alergare de viteza pe 100 m plat; 4,30 m la săritura în lungime cu elan; 7 tranziuni în forță brațelor la bară fixă. De asemenea, la alergarea de rezistență peste 1000 m plat, nu trebuie să se depășească 3 minute și 50 secunde.

— **In ce constă proba de dicție?**

— În citirea unui text special și, numai dacă mai este cazul, în purtarea unei converzieri.

— **Domnule contraamiral, este normal ca, în etapa actuală, foarte mulți părinți să se intereseze de facilitățile materiale pe care le oferă Academia Navală celor reuși la concursul ce admitere.**

— Studenții F.M.M. își desfășoară activitatea în primii 3 ani de studii, după normele stabilită de Ministerul Apărării Naționale pentru învățământul militar superior; la finele anului al III-lea studenții integraliști sunt avansați la gradul de locotenent, urmând ca în ultimii 2 ani de studii să-și desfășoare activitatea în conformitate cu Statutul corpului ofițerilor.

Studenții F.M.C., în primul an de studii, își desfășoară activitatea în conformitate cu regulamentele militare, îndeplindu-și — pe lingă sarcinile de învățământ — și obligațiile militare față de țară, bineînteleas, purtând uniforma studenților militari. Începând cu anul al II-lea de studii aceștia își desfășoară activitatea ca orice student civil, purtând însă o uniformă civilă stabilită de senatul academiei.

— **Ce se întâmplă cu cei care rămân repetenți?**

— Studenții care manifestă dezinteres la studii, sau săvârșesc abateri repeatate sau grave, sunt exmatriculați, urmând a suporta cheltuielile de școlarizare începând cu anul al II-lea de studii.

— **Domnule contraamiral, vă mulțumesc în numele redacției revistei „MARINA ROMÂNĂ” pentru amabilitatea de a răspunde la întrebările cititorilor. Vă rog, în încheiere să vă referiți, pe scurt, la locurile de muncă ale absolvenților.**

— Absolvenții F.M.M. sunt încadrați pe funcții în conformitate cu prevederile Statutului corpului ofițerilor. Absolvenții F.M.C. vor intra sub incidența prevederilor noii legi a învățământului, în curs de elaborare.

Imi permit să apreciez calitatea mereu crescândă a conținutului și formei revistei „Marina Română” și să mulțumeșc pentru spațiul acordat Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” în fiecare număr.

**Căpitan de rangul II
ing. Traian MOȘOIU**



— 1854. Se încheie un tratat comercial între S.U.A. și Japonia prin care se deschideau porturile Shimoda și Hakodate pentru navele americane; tratatul a fost semnat la Kanagawa între comandanțul american Matthew Perry și shogunul Japoniei, Abe Masahiro.

Calendar marinăresc

31 MARTIE

— 1774. Guvernul englez ia măsuri represive împotriva coloniilor din America de Nord printre care și închiderea portului Boston (începând cu 1 iunie 1774).

Profesia de marină este o profesie cu acces în exclusivitate pentru bărbați? Mulți ar fi tentați să dea un răspuns afirmativ la această întrebare, aducind în sprijin o sumedenie de argumente greu de contestat.

Există însă persoane care, nu numai că neagă excluderii, dar îl probează cu însăși profesia lor de o viață. O viață petrecută pe mare. O viață care intrunește, prin insolitul ei, atributele unei legende.

Nimic neobișnuit, desigur, atunci cind este vorba de bărbați.

Și totuși, acest „sief”, acreditat cu atracție din cele mai contradictorii, a fost penetrat cu sau fără voia „proprietarilor” de drept și de reprezentante ale sexului frumos din care cel puțin două: IRINA CONSTANTIU (revista noastră va reveni, într-unul din numerole viitoare, cu date inedite în legătură cu acest personaj) și ANGELA LEFTERESCU au intrat de-a lungul în legendă.

Cu doamna Angela Lefterescu, atunci cind își derulează filmul unei vieți petrecute pe mare, timpul curge mult prea repede și te trezest că nu ai putut consemna decât cîteva palide sevențe din cele trei decenii și jumătate din activitatea acestui veritabil „Lup de mare” cu tulpan. De necrezut și totuși fe-

Un „lup de mare” insolit, la Tomis

meia aceasta măruntică, firavă și sobră, cu ochii blini și suflet de copil a cutreierat, la bordul a nu mai puțin de cincisprezece nave, mărlă și oceanele lumii cu mai multă dezinvoltură decât s-ar incunema acum la o plimbare prin centrul Constanței.

Revista „MARINA ROMÂNĂ” își propune să reducă în actualitate o parte din întîmplările petrecute pe mare, într-o carieră de-o viață a acestui „lup de mare” insolit care, credem noi, au o incarcatură emoțională aparte atât prin ineditul lor cît și prin aceea că ca cu erou, o femeie.

Autorul acestor rînduri reunoaște că a rousit cu greu performanța de a convinge pe acest personaj modest, adversar invinsul al „povestilor marinărești” să facă unele destăinuiră și evocări.

Așadar...

— Stămată doamnă Angela Lefterescu, ați realizat performanța (căci este o performanță) de a practica o profesie despre care mult timp s-a crezut că este definită în exclusivitate bărbaților. Multă copii, în special băieți, visează să ajungă „Lupi de mare” puțini însă reușesc să-și realizeze visul. Cum ați îmbrățișat ideea acestel profesiei și apoi cum ați rousit să o transpuneti în practică?

— Pentru mulți oameni, chiar foarte mulți, care m-au cunoscut sau au auzit de mine, faptul că am îmbrățișat această meserie, care, numai datorită prejudecăților este atribuită în exclusivitate bărbaților, a fost un mare semn de întrebare. Răspunsul este mult mai simplu: pur și simplu mi-a plăcut. Atfel nu rezistam treizeci și cinci de ani pe mare. M-am născut în Fălticeni, deci nu pe malul mării, dar, cind erau imiții venind în fiecare an la CARMEN SILVA (Eforie Sud) unde bunicul meu avea o vilă (mai există și azi) de unde admiram ore întregi marea și râmăneam fascinată de imensitatea ei, a necunoscutului. Imi plăcea foarte mult furul de la Tuzla, care era în apropiere, chiar dacă uneori, cind era ceată, nu ne lăsa să dormim pe timpul nopții. Mai tîrziu, era în timpul celui de-al doilea război mondial, eram vizitată de un căpitan de cursă lungă, pe nume Diaconescu, care ne povestea, mie și fratelui meu, multe povesti și întîmplări petrecute pe mare. Încearcă să-l

convină pe fratele meu (azi colonel în rezervă) să se facă marină. Atunci eu l-am întrebat: „Eu nu pot să mă fac marină?”. „Ba da”, mi-a răspuns și a lăsat-o ca o glumă. Numai că eu am luat-o în serios și din acel moment le-am spus la tot ce meserie vreau să urmez.

— Să familii, părinții, ce atitudine au adoptat?

— Nici nu s-a pus problema să fiu luată în serios. Provîn dintr-o familie de militari (tata și unchi) unde domnea un spirit de disciplină sever (și ce bine ma-prins apoi în meserie această disciplină!). Au crescut, la început, că este vorba de simple teribilisme ale unui copil necopt la minte. Au văzut însă că nu glumește atunci cind am terminat bacalaureatul, dar familia vroia cu tot dinăindul să ajungă medali și, fără drept de apel, am fost trimisă la Institutul Francez pentru a face anul pregătitor pentru marină. Nu-mi jucasem însă carteas destinului și am continuat să mă interesez tot mai insisten de marină. După un an am luat cum se spune în popor „taurusul de coarne” și m-am dus în audiență la Direcția Marinei Comerciale, chiar la „boss”-ul cel mare.

— Deci acesta a fost debutul dumneavastră în marinări?

— Nu, acesta a fost debutul intr-un sir întreg de neacuzări și piedici. Dupa cum spuneam, „boss”-ul D.M.C., cind a aflat în ce scop am venit, m-a primit de parcă și ascenții atunci de pe altă planetă, mi-a pus tot felul de întrebări: „Ce sătii eu despre marină?”, „Cine a mai văzut femeile marinări?“ (și-a făcut și cruce apelând la Dumnezeu să-mi mai dea puțină minte). „Cum poate face față o fată pe care o „bate

CUM POTI DEVENI MARINAR

vîntul“ unei meserii în care fac față puțini bărbați?“ etc., etc. Cum eu o țineam una și bună m-a expedit la Sindicatul marinărilor (nici nu știam co-îlă sindicat) ca să scape de mine. Bineîntele, că m-am dus la sindicat unde am aflat că acolo vin doar cei care sunt marinari. și așa s-a încheiat „cariera“ mea de marină înainte de a începe, spre bucuria familiei care mă și vedea, deja, medie.

— Să totuși, se pare că nu ați renunțat?

Cum să renunț? Era în '48. Apăruse noua Constituție (a R.P.R.), pe care am citit-o cu atenție și mi-a sărit în ochi un articol — primul mi se pare — în care se spunea clar că toți cetățenii sunt egali în drepturi, indiferent de sex. Am luat-o sub braț și am plecat din nou la Direcția Marinei Comerciale, hotărît să mă războtească cu „boss”-ul. Numai că între timp fusese înlocuit, iar noul „boss“, convingă că îmi vor ieși repede „fumurile de fată mare“ din cap, îmi dădu aviz favorabil. și astfel, spre marele necaz al familiei am luat drumul Constanței unde am fost numită ca ofișier asistent pe remorcherul „Filimon Sirbu“.

In sfîrșit eram pe un vapor, mai erau doi băieți în aceeași situație ca și mine, dar, sinceră să fiu, au prea aveam ce face. Nimeni nu ne lăua în seamă, nu ne dădeau de lucru și toți așteptau să scape de noi.

Nu am pierdut, totuși, timpul. M-am dus la comandantul Ionescu Johnson acasă să-mă dea cărti de navigație și de marinărie. Eram cu tata. M-a impresionat intensă bibliotecă cu cărți de marinărie a acestui bătrîn mic, uscățiv și simpatic. „Uite, fetițo, ce a făcut marea din mine, dar dacă ar fi să mă mai nasc de două ori, tot marină m-aș face“. „Atunci vă rog să-mi dați cărțile pe care vi le-am cerut. Marinăria înseamnă nu numai practică, ci și știință de carte“.

Val MARIN

IN MEMORIAM



Căpitanului
de rangul I
SAVA
ARAMĂ

Cine l-a întinut măcar o singură dată în viață pe regretatul căpitan de rangul I SAVA ARAMA și a stat, chiar și numai cîteva clipe în compania sa, fără iudeială, a rămas, pentru totdeauna, profund impresionat de inalta sa calitate umană. Născut în urmă cu 57 de ani pe meleaguri brătăene, el și-a implementat în mod strălucit existența cu însăși istoria ultimilor patru decenii ale Marinei Militare Române. Desăvîrșita sa vocație de om al marii, ingeabili și înțelepcuine, vitalitatea exuberantă și tonifiantă pentru cei din jur, i-au conțurat cu prisosință personalitatea.

După absolvirea Școlii militare de marină, și,

mai tîrziu, la Academie Militare, a avansat cu demnitate pe diferite trepte ierarhice, fiind comandant de navă, șef de stat major și apoi comandant de divizion de nave. Talentul înăscut și profunzimea spiritului său organizatoric, conștiințiozitatea și inițiativa, puterea de muncă și stăpinirea de sine, capacitatea de a clădi punctă intre oameni l-au impus, ulterior, ca un remarcabil șef de stat major al uaci mariniță de nave, iar în ultimii doi ani, al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Lua totul în serios și, cu o rîvnă fără egal, dublată de intuiție și tact, izbutea să convină, să se facă iubit, stimat și admirat. Tinea enorm la semenii săi și-apără într-un mod care dezarma orice adversar. El însuși prietenos, deschis și rafinat, cu o aleasă delicatețe sufletească, s-a afirmat nu numai ca un comandanț distins ci și ca un strălucit mentor care a atrăs și creat în preajma sa adevărati discipoli întru destinația faptei marinărești. S-a dedicat, cu toată dragostea, bunăstării și fericii familiei, copleșindu-și soția și fiicele u afectiune, nobelețe sufletească și un nețârmurit devotament.

O boala necrutătoare i-a obțurat brusc lumina ochilor și, astfel, un om inegalabil a intrat prematur în nefință.

In locul jovalității cu care ne bucura inimile, a vorbelor mingiicioare și a optimismului reconfortant degajat de un chip atât de radios, va dăinu cu sfîntenie la căpătiul său o lespede imaculată, ornată cu florile și lacrimile celor dragi puse în alea uitării.

Cu recunoștință și mareea noastră durere vesnic aproape, să-ți fie somnul lin și țărina usoără, drag și neuitat prieten!

Contraamiral
Eugeniu DUMITRESCU

(urmăre din pag. 18)

„BOUNTY“ devine celebră în urma revoltei și capturării sale piratelor de către o parte din echipaj.

Nică această lucrare nu este operă a imaginării, adevarul istoric fiind respectat cu scrupulozitate.

„BOUNTY“, comandată de Io-

Bleighl cu alti 18 membri ai echipajului sînt lăsați într-o barcă, reușind cu greu să ajungă în colonia olandeză Timor.

„BOUNTY“, cu echipajul rebel, se întoarce în Tahiti unde mai debarcă 16 marinari. Aceștia sunt culeși de nava „PANDORA“.

Nave, scriitori... și operele lor celebre

cotenentul de marină Bleighl, pleacă din Speadhead spre insulele Societății din Oceanul Pacific, pentru a în area arbori de pînă; colectază din insulele Ta-hiti 1000 de arbori. Sîntem în 28 aprilie 1789, ziua în care o parte a echipajului, în frunte cu ofițerul Christian Fletcher, se revoltă, acuzându-l pe comandanț de cruzime și parațola.

După 20 de ani de la revoltă, în 1809, au fost descoperiți unii dintre răzvrătiți, care întemeiaseră, împreună cu femei indigene, într-o insulă din arhipelagul Pitcairn, o aşezare, devenită ulterior domeniul britanic.

Carta lui sir John Barrow, apărută la Londra în anul 1831, descrie grozăvile ce urmează acestei revolte.

Tornada

(urmăre din pag. 13)

prinde de Polar pornind singură, voiniceste, să înfrunte stînia. O oră mai apoi se desprinde și „Măgura“. Și vîjelia pornește iar, înnebunind oceanul „Polar III“ și el și gata de drum, spre a ieși din zoră astă nefericită. Dar nu. Vîntul începe să scădă treptat pe măsură ce albează zilei de vineri, 17 august, cuprinde orizonturile. S-a terminat? Da, pare că. Termina-săr odă! Sint, categoric, primul gazetar din Tulcea ce simte și vede cu ochii lui o asemenea grozăvire. Dar nu mai vreau alta. Sus, în comandă, oamenii se amâză deja de nu stiu ce glumă. Dar e un ris nervos, sacadat, neînțeles de tare.

Si înțeleg, acum, că peștele ăsta oceanic, în fața căruia desorei ne strîmbăm mofturoși, are un prej infinit mai mare decât cel la care se vinde. Are un prej în care se pot uneori include, nefericit, chiar viile fără de pret ale acestor oameni curajoși, neînfricați, porniți să-l caute pe oceanele lumii spre-a-l aduce pe mesele noastre. Atit!



magazin • magazin • magazin

In limba franceză cuvintul **quai** (provenit din limba galilor) are în esență sensul de „loc special amenajat pentru ambarcare și (debarcare) de pasageri și (sau) încărcare (desărcare) de materiale în (din) nave (situație în care suntem în românește **cheu**) sau treinuri (pentru care folosim **peron** cind e vorba de pasageri și **ram-pă** în cazul mărfurilor). Prin extensivitate, **quai** mai înseamnă și „stradă pe malul apei”, numită în București **splai** (unei **chei**, fără a avea însă legătură cu **Cheile Bicazului** etc.), pe Dunăre și pe litoralul maritim **faleză**, iar în alte orașe simplu **mal**, urmat de numele riuului respectiv (**malul Bahluiului** etc.). În cele ce urmează

ză, ne vom referi, pe scurt, numai la sensurile de „cheu” și „chei” ale cuvântului francez **quai**.

In marina noastră, **quai** a pătruns odată cu noile construcții hidrotehnice (efectuate în cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea) sub forma **cheu** și

două domenii ale activității nautice (marina militară, marina civilă, pescuitul industrial, construcțiile navale, flota maritimă, flota fluvială, sporturile nautice etc.), **cheu** este folosit de absolut toți cei care au vreo legătură cu marina. **Cheu** este unic și nu are nici un sin-

viul nu iartă nimic. Ca urmare, este absolut necesar ca termenii folosiți de navigatori să fie clari și fără echivoc. Un asemenea termen este **cheu**.

Dar în timp ce francuzescul **quai** intra în porturi ca urmare a necesității înlocuirii vechilor **schele** cu ceva mai bun, el își face apariția și în București, pe malurile Dimboviței. Numai că aici el nu aduce nici nouăță de bătrâni **splai**, așa că a rămas doar ca un sinonim hiperurban al acestui cuvînt neaș românesc, fără a-l putea înlocui, în ciuda folosirii sporadice a unor ambarcațiuni pe Dimbovița. Iar dacă în marină francezul **quai** a intrat și a rămas consecvent în forma **cheu** (respectând legile foneticii și nor-

NECULAI P.

(Continuare în pag. 26)

CHEI SAU CHEU?

cu sensul exclusiv de „loc de acostare a navelor”. Odată cu modernizarea, se adoptă, astfel, un termen nou în locul vechiului **schele** (rămas acum în marină numai în accepțiunea de „platfomă sau scară de acces la bord”).

CHEU este unul dintre cei mai puțini, mai uzuizați și mai îndrăgiți termeni marinăriști. Spre deosebire de alți termeni, care sunt cunoscuți doar în unul sau

nim și nici o variantă. Semnificația sa este strict nautică. Orice altă amenajare a malului care nu permite acostarea unei nave poate fi numită, după caz, **chei**, dig, **ezătură**, **faleză**, **peron**, **plajă**, **splai** etc., dar nicidecum **cheu**. În opozition cu literatura și arta, unde „licență poetică” și „fantezia artistului” își au farmecul lor, și spre deosebire de hărțile, care „rabă orice”, marea și flu-

OBICEIURI ȘI TRADIȚII MARINAREȘTI

Salutul cu pavilionul și sifleea

Din cele mai vechi timpuri, salutul este un gest sau o acțiune prin care se exprimă respectul și bunele intenții. Cel ce intinde mâna dreaptă cu palma deschisă sau o folosește pentru a-și scoate pâlnaria, arăta că nu are nici o armă și că, deci, nu ne este ostil.

Dar dacă între doi oameni care se intilnesc, demonstrarea bunelor intenții este relativ simplă și se poate face prin mai multe mijloace, nu este tot așa de ușor atunci cind se intilnesc pe mare două nave.

Navele comerciale se salută între ele prin sunete de sirenă. Cind intilnește o navă militară, nava comercială o salută prin lăsarea în jos a pavilionului, la care î se răspunde în același mod, printre scurta coborire a pavilionului și apoi ridicarea lui împede la loc. Întruct coborarea pavilionului poate însemna capitularea, navele militare nu

se salută între ele cu pavilionul, ci prin semnale cu trompetă sau cu sifleea (un fel de fluer) și cu alinere „la front” a membrilor echipei aflați în acel moment pe puntea exterioară.

Salutul cu pavilionul își are originea în perioada de început a navigației cu vele. Cind două nave se intilneau și una dintre ele, din teamă sau respect, voia să-și exprime bunele intenții, își cobora velele, răminind astfel fără propulsie și, deci, în imposibilitate de a se apropiua de cealaltă pentru a trece la atac prin abordaj. Cu timpul, cind navele s-au mărit iar manevra velelor a devenit mai complicată, s-a recurs la stringerea doar a velelor superioare, pentru ca, în final, coborarea acestora în semn de salut să fie înlocuită cu simpla coborire a pavilionului.

Specific marinei este și salutul cu sifleea. Cind un ofiter vine la bordul navei (sau pleacă de pe naivă) el este salutat cu anumite semnale de sifleee executate de unul sau mai mulți marinari, în funcție de rangul ofiterului respectiv. Obiceiul datează tot din perioada navelor cu vele. Cind marea era agitată și nu permitea lăsarea bărcilor la apă iar comandantul unei escadre aflate în mars avea ceva important de discutat persoană cu comandanțul uneia dintre navele din subordine, nava al cărei comandant era chemat la ordin se apropiu la o distanță de siguranță de nava-amiral, iar între ele se întindea o parțimă în gen de funicular. De funicular se agăta apoi un fel de scaun pe care lău loc persoana ce trebuia să trăgă de pe o naivă pe altă, acest „telescau” fiind tras într-un sens sau altul cu ajutorul unor parme mai subțiri. Întreaga manevră era dirijată prin comenzi date cu sifleea. În felul acesta, flueratul cu sifleea a ajuns să marcheze venirea la naivă (sau plecarea de la bord) a unei persoane importante.

**Căpitan de rangul I (r)
N. PADURARIU**

magazin • magazin • magazin

Dicționar hazon

Atențiune — formulă militară, exprimând cîrba „sasele”

Bonetă — liica bonei

Babord — răspuns dat militariilor de pe na-vă la solicitarea învoiriilor lor în oraș, după ce au săvînat portici

Baba — fruncă bătrînă, cu briu de parină

Batalion — Berbec autohton și leu franțuzesc

Bombardier — care bombează, umflă

Barbată — barbă mică, țâcălie

Cavașetă — tip de servitor

Cavilă — o casă mai arătoasă, ca vilă.

Cuter — producător de cute, dispozitiv de pliere

Chișă falsă — variantă la „Ocauă mică”

Dana, Rada — femei

Defilarare — care te filează, cercetător

Gădui — feniminul de la gard.

Gruiie — strigăt de baladă

Flanc — Zgomot produs în marș de ghe-te prea mari

Milițtru — litru militar

Măcel — tu, cel de colo!

Mască — figură de stil... militar

Ostatică — una, care cum o pui, aşa stă

Operație militară — chirurgie cu baionetă



Un surîs în cartul liber

— Marinare, cunoști gradele militare?

— Da. Două stele, locotenent, trei stele, locotenent-major, patru stele căpitan-locotenent.

— Și cinci stele?

— Coniac „Napoleon”!



— Care este activitatea pe care o execuți, înainte de-a apăsa pe trâgaci?

— Imi astup urechile cu ambele mîini...



— Ce tot vîi băut din învoie? N-ai și tu o prietenă la care să te duci?

— Ba da, do'n sergent, d'ai chelneriță. Crișan...

UMOR STRĂIN

— ZÎMBETE LA BORD —



tinău examinatorul. „Depinde care dintre ei”, vine prompt răspunsul.

• Pe timpul unei aplicării de debarcare a desantului maritim, comandantul unei subunități era să se înnece, dar a fost salvat de un soldat. „Cum să-ți mulțumești?”, întrebă comandantul. „Tăiefnd din gură”, a răspuns soldatul. „Dacă nu îmi ceară razăzi mei că v-am salvat, mă omorâi!”.

• Un recrut, trezindu-se dimineață după prima sa noapte pe o navă nu-si mai găsea hainele. Fiind întrebăt de comandanțul său ne-mijlocit unde le-a pus cînd să dezbrăcat, el a răspuns candid arătînd spre hublou: „În sfîrșitorul acela cu gumelet rotund...“.

• „Ce faci dacă ci neva din echipaj cade în apă?”, este întrebăt un marinări la o sedință de verificare a cunoștințelor. „Îi arunc un colac de salvare și strig OM LA APĂ LA BABORD (sau LA TIT-BORD)“ „Dar cum procedezi dacă se întîmplă să cadă un ofițer, con-

zile mări ai văzut?“, e întrebăt un marinări la ieșirea la pensie, după 30 de ani de serviciu. „Nici una“, răspunde el. „Eu am peștit ambarcat numai pe submarine!“.

• „Te-am adus aici pentru consum excesiv de alcool“, ii spune comandantul patrulei unui marinări, în timp ce-i deschide ușa arestului. „F... foarte b... bine! ...S... să-ncepem!“, răspunde marinării cătinindu-se.

Culese de
N. P. CULIȚĂ

— Știi care-i culmea spațiului militarizat?

— Doar dacă mi-o spui...

— Să bagă în camera cartușului patul puștili și să tragi... o oră de somn...

Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC

— Colega, vine nașul! Ii spunem că militarii circulă gratuit pe tren sau îi prezentăm...

— Bilettele, vă rog! cere contro-lorul.

— Ștîi, noi avem foi...

— Foi de drum?

— Nu, foi de 10, de 25 lei...



magazin • magazin • magazin

mele ortografice din acea vreme), în Bucureşti şi în mediul lăvorse a apărut şi varianta *chei*, devenită azi preponderentă sub influenţa scrierii, mai ales în sintagma *bucureşteană „cheiul girlei”*, care dovedeşte, o dată în plus, lipsa oricarei legături cu navigaţia. Cum însă nici chiar cuvintul oficial, tradiţional, *splai* nu este folosit decât pe plan local (*Splaiul Unirii*, *Splaiul Independenţei*), *chei* (cu sensul de „stradă”) ar fi rămas un simplu franțuzism sau poate chiar să dispare cu totul din-

denţă seamănă cu *chei*, căci în realitate înseamnă cu totul altceva. Ca urmare, fizicare dintre cele două cuvinte trebuie folosite acolo unde îi este bine. Lucru care dăpli se si înțimpă; în ultimii ani, rareori a mai apărut în presă *chei* acolo unde de fapt era vorba despre *cheu*. Attitudinea de „extremism“ sau „exclusivism“ lingvistic prin care, sub pretextul „cultivării limbii“, s-a căutat eliminarea leui *chei* în favoarea lui *cheu* sau invers, nu a fost altceva decât o încercare de sărăcire deliberată a limbii române.

CHEI SAU CHEU?

că, printre-un inexplorabil, dar mai ales inacceptabil proces de „plasare a căruietății înaintea cailor”, nu i s-ar fi atribuit, în mod arbitrar, toate sensurile pe care dicționarul limbii franceze le consemnează pentru *quai* (inclusiv peron și rampă). Așa să facă că, acolo unde în manuscris apare *cheu*, se „corecta” înlocuindu-se automat cu *chei*.

Față de cele de mai sus, putem concluziona că la întrebarea „cum e corect, CHEI sau CHEU?”, răspunsul este că ambele cuvinte sunt corecte; însă cheii se folosesc numai în Bucureşti ca sinonim al leui *splai*, în timp ce *cheu* este un termen tehnic de marină, care numai printre coinci-

Vorbirea noastră strămoșească a demonstrat din plin capacitatea să de a deveni mai bogată și mai precisă, între altele, și prin crearea a două sau chiar trei cuvinte cu sensuri diferențiate dintr-un singur etimon franțuzesc. Este suficient să amintim că din franțuzescul *filet* s-au format trei cuvinte românești cu sensuri complet diferite: *file* (adică „mușchi”), *filet* („ghivis”); și *fileu* („plasă”). Ar fi păcat să nescotim această minunată calitate a limbii române. Să ne gîndim ce neplăcut ar fi dacă ar trebui să mincăm *filet* sau chiar numai *fileu* și la ce dezastru să ar ajunge acostând la un *chei* după chipul și asemănarea „cheiului girlei”!

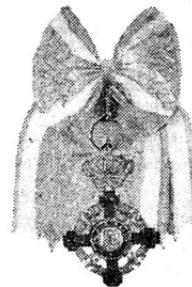
In primăvara anului 1206, la o adunare a căpetenilor mongole (Kuriltay), jinută în regiunea izvoarelor riutui ONON, TEMUGIN, fiul stăpînitorului YESUGEI (ESUIIVEI BAA-

Gingis Han, Dalai Lama și... oceanul

TUR) din Mongolia răsăriteană, devenit stăpîn de necontestat al celei mai mari părți din Mongolia, în urma

medalistica

și marina română (II)



ORDINUL „STEAUA ROMÂNIEI”

Odată cu proclamarea independenței naționale, la 9 mai 1877, s-a creat condițiile instituirii primului ordin național care a fost „*STEAUA ROMÂNIEI*”. Instituit la 10 mai 1877, ordinul avea 5 grade: cavaler, ofiter, comandor, mare ofiter și mare cruce și a fost decernat, pentru prima dată, în septembrie -- octombrie 1877, cu ocazia luptelor de la Plevna. Dintre cele acordate marinilor pentru fapte de armă săvârșite în timpul războiului de Independență, menționăm ordinul „*STEAUA ROMÂNIEI*” în grad de cavaler conferit maiorului IOAN MURGESCU, participant la acțiunea de scufundare a monitorului otoman „DUBA SEIFIT”, și căpitanului VASILE URSCANU, comandant al unei baterii de la Calafat. Cu ordinul „*STEAUA ROMÂNIEI*”, în grad de cavaler, au fost decorați, în 1916, comandanții celor două vedete care s-au evidențiat în acțiunea de la GHECET: căpitanul AUREL SCHIFFLER și locotenentul NICOLAE STERIOPOL; în anul 1931 două dintre navele noastre participante la acțiunile de pe Dunăre din primul razboi mondial, monitorul „KOGALNICEANU”, și vedeta „MAIOR NICOLAE GRIGORE IOAN” vor fi decorate cu același ordin cu panăglie de „VIRTUTEA MILITARĂ”.

MEDALIA „SERVICIUL CREDINCIOS”

In anul 1878, la propunerea ministrului de externe, Mihail Kogălniceanu, pentru a răsplăti serviciile importante de orice gen aduse statului de către civili și militari, s-a instituit medala „*SERVICIUL CREDINCIOS*”, cu două clase, conferită și marinariilor. Cu această medalie a fost decorat, spre exemplu, seful de echipaj al briecului „MIRCEA”, VALEANU GHEORGHE pentru realele servicii aduse marinei române, în această funcție.

Georgeta BORANDA

victoriilor obținute între anii 1183 și 1204 asupra unor puternice rivali (TOKTOA, DJAMUKA, TAIAN HAN și.a.), a

fost ales conducător suprem al tuturor triburilor mongole, luând titlul de GINGIS HAN (din turcă TENGIZ = „mare, ocean”, ceea ce

→

(urmăre din pag. 3)

gorjancă pe care a cunoscut-o într-o permisie, pare să fie subiectul său preferat.

Din foile de stare a gărzii, locotenentul Paul Ignat, cel mai tînăr și ambițios comandant de pluton, îi citează pentru conduită regulamentară și modul exemplar de executare a serviciului pe sergenții Ion Chelea și Ilie Bică, caporali

această eternă veghe a ostașului

Mihai Teodorescu, soldații Petre Leanca, Ion Diaconu și Ștefan Florea.

*

Veghea soldatului, mereu statornică și plină de neprevăzut, cu riscurile și monotonia ei, este, în cele din urmă, un act de curaj și voiajă. Dincolo de personalitatea fiecărui dintre cei pe care i-am cunoscut, am deslușit, însă, jaloanele exemplului personal al comandanțului său, acel model care ne influențează drumul în viață și despre care ne amintim cu placere.

Începînd cu numărul viitor, în exclusivitate pentru „MARINA ROMÂNĂ”, interviu cu comandanțul JACQUES YVES COUSTEAU

→
ar însemna „suveranul universal, stăpînul lumii”.

DALAI LAMA este titlu suprem ierarhic în biserică lamaistă din

Tibet. Denumirea acestui titlu este compusă din termenii mongol TA-LE (sau TAI-LAI) (scris de europei DALAI) și însemnă „ocean” — cu înțelesul de „ocean de înțeleg-

ciune” și cel tibetan LAMA, care semnifică un „superior” religios. Al doilea titlu ierarhic în biserică lamaistă din Tibet fiind cel de PAN CHEN LAMA. Panchen înseamnă „ma-

STIMATII CITITORI !

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

Revista vă așteaptă cu:

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

Aștepțăm, de asemenea, sugestii și propuneri privind conținutul materialelor publicate.

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

R E D A C T I A

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

Un act de cultură !

Pentru lărgirea fondului de carte, îndeosebi în domeniul maritim, de istorie a navegației și tradiție marinăreasă, rugăm cadrele militare și salariații civili care posedă documentație, cărți de valoare (istorice), documente deosebite, să contribuie la realizarea unui fond al bibliotecii din Academia Navală, cu asigurarea returnării acestor cărți și documente la proprietarii de drept, în termen de 1 an de zile.

Vă mulțumim!

REDACTIA

re învățat“ fiind compus din PAN, prescurtarea cuvântului sanscrit PANDYTA (învățat) și tibetanul CHEN, care înseamnă „mare”.
P.G.



La cosa q' tutti colapso lomogeneo! Mentre
che Caesar Bottiglie

Colapso tumultuoso! Te qui Te qui colapso!
Per timore debilitate sclerite, boavestete,
C'è rischio asa un molare un deam ente a triste,
C'è timore botte, b'nu o'zzi-1-brigdegersce;
Dai airosi nudi nudi un boate se' scleraci.
P'eu' s'èssil p'repalese in avei a p'imir