

MARINA ROMÂNĂ⁵



REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ





Din SUMAR :



O VIAȚĂ
DEDICATĂ
MĂRII

●
INTERVIU
cu comandantul
JACQUES YVES
COUSTEAU

pag. 4



IO MIRCEA VOIEVOD

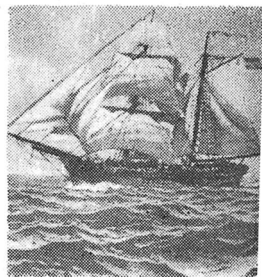
pag. 11

Oamenii mării
sub semnul
aceluiași
destin

pag. 6

Mari
personalități
ale
Marinei
Militare

pag. 8



Nave celebre românești

pag. 9



- Istoria artei operative maritime pag. 10
- „DELFINUL”... 55 de ani de la ridicarea pavilionului . pag. 14
- Războiul psihologic . . pag. 16
- S.O.S... Marea Neagră . pag. 20
- MAGAZIN pag. 24—26

COLEGIUL DE REDACȚIE: Cpt. Rg. I Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIU, cpt. lt. DORIN DUMITRELE, lt. maj. Marian MOȘNEAGU redactori; Corector Floare BRĂNZĂ; Dactilografie: Carme REBEGILĂ; Foto Apostol ZDRALEA.

Tipografia M.Ap.N. C-ța. C-da. nr. 4

SE DISTRIBUIE GRATUIT

Gînduri pentru vitejii neamului

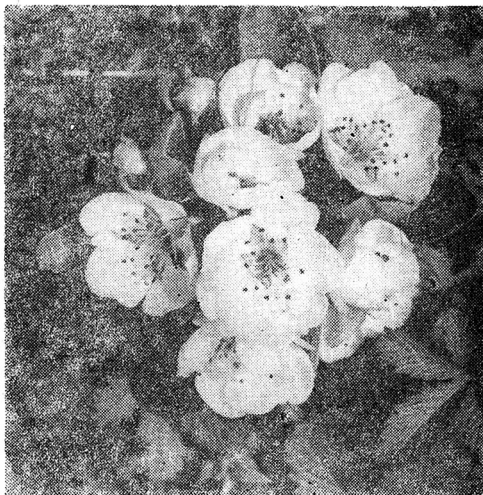
9 MAI — o zi ca toate altele, o zi ca niciuna, o ZI! Atunci, la 9 Mai 1877 și atunci, la 9 Mai 1945 se scriau file pentru eternitate. Atunci cerul era mai albastru, marea era mai albastră, visurile mai frumoase și pămîntul mai pămînt. Se înfiripau, pentru noi, românii, idealurile născute la Rovine, Nicopole, Podul Înalt și Călugăreni, în Revoluția de la 1848 și Unirea de la 1859. Atunci, gîndurile noastre, ale românilor, simțeau fiorii independenței și logodna cu minunea cerului.

9 Mai, îmi spunea un țaran, e o zi sfîntă; 9 Mai, îmi spunea un savant, este un sumum; 9 Mai, sublinia un tînăr, se îngemănează cu 22 decembrie; 9 Mai a fost cu noi la Alba-Iulia; 9 Mai...

Voi, vitejilor, ce înseamnă pentru voi 9 Mai? Este o zi măreață, au răspuns soldații, este o zi eroică, au confirmat generalii, este nașterea independenței noastre, a spus poporul... Atunci, roșul sîngeiului a înflorit pe cîmpuri și a strigat: Spuneți generațiilor viitoare că noi sîntem cei care am făcut suprema jertfă pe cîmpul de bătălie... Și cerul s-a luminat de lumina jertfei! Pentru că atunci, la 9 Mai, în urmă cu 114 ani țara a hotărît jertfa fiilor săi pe altarul independenței.

Atunci, de la tribuna Adunării Deputaților, un om al neamului, deopotrivă pașoptist și unionist, anunța lumii că: „Sîntem independenți, sîntem națiune de sine stătătoare”. Cînd a rostit aceste cuvinte, Mihail Kogălniceanu s-a identificat cu aspirațiile românilor de pretutindeni.

Și s-au înălțat drapelele tricolore, și a curs mult, mult sînge pen-



tru că: „Pas dar! pas tot înainte! timpul vechi din nou zorește! / Vitejorul Românii dat-au mugur cencolște!”. Același poet avea să spună după bătăliile de la Plevna, Rahova, Smîrdan, Vidin unde vitejia dorobanților a intrat în legendă: „Mi-am văzut visul cu ochii, de-acu pot să mor ferice! / Astăzi lumea ne cunoaște: / Român zice, viteaz zice”.

...Și ne spune istoria că dintotdeauna războaiele au fost și strîmbe și drepte. Războiul neagrînării

noastre a slăvit o cauză dreaptă și sfîntă, cerută de istorie de la zorile nașterii și certificării noastre pe o columnă nemuritoare și doveditoare a existenței unor oameni uniți dintotdeauna întru apărarea sărăciei, nevoilor, neamului și demnității lor.

Lacrimi, lacrimi, lacrimi, îngemănate cu gînduri, gînduri, gînduri

C. GHEORGHE

(continuare în pag. 21)

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÎRE

pentru modificarea și completarea art. 1 din Hotărîrea Guvernului nr. 1065 din 05.10.1990

GUVERNUL ROMÂNIEI hotărîște:

„ART. 1. — Invalizii de război încadrați în grade de invaliditate, marii mutilați, precum și veteranii de război decorați cu ordinele sau medaliiile „Mihai Viteazul”, „Steaua României”, „Virtutea Militară”, „Virtutea Aeronautică”, „Bărbăție și Credință”, „Meritul Sanitar”, „Crucea de Război”, „Serviciu

Credincios cu Spade” și „Virtutea Maritimă”, precum și văduvele de război pensionare de urmași au dreptul în cursul unui an calendaristic la 12 călătorii gratuite pe calea ferată dus și întors.

Celalți veterani de război au dreptul la reducerea tarifului de transport cu 50% pentru un număr de 6 călătorii dus—întors pe an.

De asemenea, categoriile de mai sus au dreptul la gratuități pe mijloacele de transport în comun din mediul urban (metrou, autobuz, troleibuz, tramvai”).

PRIM-MINISTRU PETRE ROMAN

O VIAȚĂ

„Pe afluenți — se hotărăște
soarta Dunării“

Desigur, pentru toți marinarii, pentru toți iubitorii mării de pretutindeni, numele comandantului Jacques Yves Cousteau a devenit, în timp, o adevărată legendă vie, un simbol al eforturilor omului contemporan de a penetra bariera ce ne desparte de „lumea tăcerii”, a adâncimilor marine, de a investiga acest univers albastru, cu minile curate, cu dorința de a-i descifra tainele și a-i înțelege legile, de a-l proteja în fața asaltului nemilos al spectrului poluării. Iată de ce prezența domnului comandant Cousteau în România, în cursul lunii martie, a constituit pentru noi, redactorii revistei „MARINA ROMÂNĂ”, un excelent prilej pentru a-i solicita un interviu, solicitare la care a răspuns cu deosebită amabilitate, datorată, în bună măsură aceluși spirit de corp pe care domnia sa îl relevă cu plăcere, ca om — după cum spunea — aparținând mării, mării familii a marinarilor lumii.

Sîntem, așadar, la Tulcea, la bordul unei nave închiriate de UNESCO pentru echipa de specialiști condusă de Jacques Yves Cousteau cărui a s-a solicitat sprijinul pentru realizarea unui studiu pe cursul Dunării.

Volubil, prietenos, atît de tînăr

spiritual, comandantul Cousteau — uzăm de titulatura pe care o preferă înaintea numeroaselor titluri academice pe care le are — topește, cu eleganță, glacialitatea primului moment protocolar, făcîndu-ne să ne simțim, în careul navei sale, într-o atmosferă familială.

Iată, deci, un interviu în exclusivitate acordat de comandantul Co-

INTERVIU
cu comandantul
JACQUES YVES
COUSTEAU

usteau tinerei noastre reviste marinărești, fapt care, desigur, ne onorează. Firesc, prima întrebare solicită amănunte despre misiunea științifică actuală, desfășurată pe Dunăre de prestigiosul nostru interloctur.

— Înainte de a releva obiectivele misiunii noastre așa dori să exprim, în numele meu și al colaboratorilor mei, sentimentul de satisfacție că ne aflăm din nou în România, de această dată într-o Românie eliberată de spectrul dictaturii, trăind momentul suprem al renașterii sa-

le. În ce mă privește, relațiile ce le am cu țara dumneavoastră sînt vechi; am venit pentru prima dată aici în anul 1960. În România, la București, am fost ales secretar general al Comisiei Mediteraneene. Am revenit, apoi, la Constanța, în 1977, și am efectuat lucrări de cercetare în Marea Neagră și în Delta. Avem deja formată o idee despre ceea ce este Delta Dunării, am făcut ieșiri în Marea Neagră, căci sîntem la curent cu problemele creșterii păturii azotice, de hidrogen sulfurat, în această mare. Așadar, aceste probleme nu sînt noi pentru mine fiindcă Marea Neagră făcea parte din domeniul de interes și de cercetare al Comisiei Mediteraneene.

În 1977 am ținut cîteva discursuri de prezentare la Academia de Științe din București care tocmai m-a ales ca membru și urmează să fiu primit duminică sau luna viitoare (interviul este luat înaintea festivității de acordare a titlului de membru de onoare al Academiei României, comandantului Cousteau — n.r.)

În 1990 am discutat, din nou, cu membrii Academiei României problemele Dunării. Ei ne-au pus în temă despre problemele ecologice create de barajul de la Porțile de Fier. M-am gîndit atunci asupra necesității ca fundația noastră să întreprindă un studiu serios asupra Dunării. Era o idee pe care o avusesem încă din 1987. Acest studiu ar urma pe cele întreprinse deja pe Nil, Soleron și Mississippi.

DEDICATĂ MĂRII

Așa cum afirma Mihai Băcescu, între-una din lucrările sale, fie că era vorba de exuberanta viață din reefii de corali, de lumea inospitalieră de sub gheturile antarctice, de migrațiile somonilor sau de viața rechinilor, balenelor sau marile testoașe marine, Cousteau ne-a adus, de fiecare dată, imagini colorate încântătoare, adevărate documente biologice. A scris un număr de cărți privitoare la experimentele sale, dintre care cele mai cunoscute, traduse în Anglia, sînt: „La o adincime de 18 metri”, „Linistea lumii”, „Voiajul lui Calypso” și „Rechinii, capatul și poluarea”. De asemenea, a realizat două filme de lung metraj, „Lumea tăcerii”, produs în 1956, și „Lumea fără soare”, produs în 1964, în mai multe episoade pentru televiziune.

Din 1957, a fost director al Muzeului Oceanografic din Monaco, adevărat comandament de pregătire a numeroaselor acțiuni de explorare a mărilor, oceanelor și fluviilor, timp de ani și ani de zile cu o pasiune și o neodihnă ieșite din comun. Nici micile tragedii personale nu l-au întors din drum. Premiat cu Medalia de Aur a Societății Geografice Naționale în 1961, Cousteau profită de ocazie pentru a demonstra lumii că sănătatea Pământului este amenințată de activitatea omului și de o mulțime de factori poluanți. Înainte de toate Cousteau a fost un pionier în explorarea bogățiilor maritime. El este un prieten sincer al țării noastre.

→ Iar după studiul Dunării fundația va avea ca obiectiv fluviul Amazon, așadar, marile fluviu ale lumii de care evoluția umanității a fost atât de legată și va continua să fie, cu condiția ca aceste adevărate daruri ale naturii să fie apreciate și protejate ca atare.

Revenind la studiul asupra Dunării doresc să menționez că această idee mai veche nu a putut fi, practică, materializată datorită barierelor politice din vremea aceea, barieră ce despărțea țările din est de restul Europei. Cînd această barieră a căzut, sursoarele forțelor revoluționare, refer-

matore, m-au gândit imediat că este momentul să se realizeze această idee și am mobilizat toate forțele fundației noastre, franceze și americane, forțe care, consider că e necesar să menționez, nu au nimic cu guvernele celor două țări. Această fundație (n.n. „Fundația COUSTEAU”) își datorează resursele materiale celor peste 360.000 de membri și contribuțiilor lor. Avem, de asemenea, strîns legături cu UNESCO al cărui director general, domnul dr. Federico Mayor, se interesează în mod direct de cercetările și proiectele noastre. Lucrăm, de asemenea, cu B.I.R.D., o bancă europeană de dezvoltare pentru țările din est. Este o bancă cu sediul la Londra, condusă de domnul Jacques Atalie, un francez, instituție în a cărei sferă de interes se înscriu trei zone — golful Fernout, Silezia și Dunărea. Beneficiind de acest suport, iată-ne lanșați, deci, spre Dunăre și iată de ce sîntem astăzi aici. Grupul nostru de cercetare și-a început activitatea științifică de-a lungul Dunării, încă din august 1990. Am realizat, după cum vedeți, o hartă a Dunării, adică a întregii regiuni ce constituie obiectul studiului nostru iar el vizează, după cum remarcăți, nu numai fluviul propriu-zis, ci și afluenții săi.

Grupul nostru de cercetare are la dispoziție o navă închiriată din Ungaria, la bordul căreia am îmbarcat și elicopterul pe care l-ați văzut pe punte, un aparat identic cu cel de pe „Calypso”. De asemenea, vom avea echipe care vor ac-

în exclusivitate
pentru
revista „Marina Română”



ționa pe uscat, cu ajutorul mașinilor. În această formație vom acționa de-a lungul Dunării și în zona afluenților săi. După un scurt răgaz vom relua, în mai, munca noastră și vom lucra pînă la jumătatea lui august, cînd vom accorda oamenilor posibilitatea să se odihnească, apoi vom continua pînă la sfîrșitul acestui an.

Din păcate zona geografică a studiului nostru include doar Dunărea — de la izvoare în Delta — desti fenomenele ecologice care constituie obiectivul studiului au influențe directe asupra Mării Negre. Să sperăm că în viitor o altă misiune științifică va continua investigațiile în Marea Neagră adăugînd noi date la cele strîns de noi în 1977”.

— Cum vă apare dumneavoastră, ca om de știință, imaginea viitorului Deltei, confruntată în prezent cu acuta problemă a poluării întregului bazin dunărean?

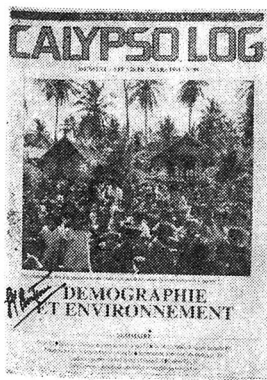
— Cred, în primul rînd că, în prezent, în lumea actuală, pe planeta Terra, oamenii au tentația de a exploata totul, toate resursele existente. Părerea mea este că oamenii trebuie să-și impună o exploatare rațională, să acorde o sanșă viitoarelor generații. Trebuie să încercăm să conjugăm eforturile tuturor oamenilor cărora nu le este indiferent viitorul planetei noastre, pentru păstrarea unor zone naturale. Iar o astfel de zonă naturală care merită o atenție deosebită în Europa, este această splendidă Delta a Dunării. Am avut posibilitatea să constat că această problemă stî în atenția primului dumneavoastră ministru, cu care am avut plăcere să cînez cîteva zile; de asemenea, în atenția UNESCO. Ideea ar fi o protecție evasi-totală a Deltei.

— S-a creat deja un guvernator al Deltei a cărui misiune este tocmai protecția sa; s-au delimitat deja zone de protecție totală, zone tampon, răspunzîndu-se astfel doleanței unei largi opinii publice din țara noastră.

— Iată un foarte bun început. În ce mă privește cred că și zonele tampon ar trebui protejate, de asemenea, foarte sever. Am înțeles că aceasta este și intenția primului

Cpt. Rg. Ilie DAMASCHIN
Maior Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 23)





La bordul navei „274” comandantul Gigi SPANDOLE.

În noaptea de 15 martie 1991, la orele 22.45, moțonaua „VALEA ALBĂ”, aparținând Companiei de Navigație „NAVROM” S.A., ridică ancora din portul Constanța îndreptându-se spre Jeddah — Arabia Saudită, cu o încărcătură de 7643 m.c. cherestea la bord.

După încheierea obșnuitelor formalități portuare și manevra de ieșire, o ultimă inspecție a navei l-a convins pe căpitanul de lungă cursă IANACHE ARNAUTU, un om deosebit de calm și echilibrat, că marșul spre Bosfor decurge normal și drept urmare, s-a retras, fără prea multă vorbărie, în salonul său. Era comandant din 1984 pe această navă și, după o absență de câteva luni de la bord, timp în care a savurat bucuria concediului de odihnă petrecut alături de familie, experiența voiajelor anterioare îi dicta un plus de precauție, chiar dacă membrii echipajului, mereu cam aceeași, erau atașați meseriei și își făceau treaba cu conștiinciozitate.

INCENDIU LA BORD...

Prima jumătate a cartului de după miezul nopții se consumase în tăcere cînd, dintr-odată, șeful mecanic PETRUTA COTIRLAN a fost orbit de o flacără imensă răbufinită spontan deasupra cilindrilor 2 al motorului principal.

În cele câteva secunde de uluire, aceasta s-a transmis instantaneu în majoritatea magaziiilor situate în ambele borduri. În atmosfera incandescentă, aerul a devenit, în scurt timp, sufocant. Deși luat prin surprindere, printr-o manevră sigură și inspirată în asemenea clipe șocante, acesta a reușit, în final, să oprească motorul.

Pe navă se dăduse alarma. Aunțat de timonierul de cart, comandantul s-a ivit imediat pe pun-

OAMENII MĂRII — SUB

MARINARI MILITARI SALVEAZĂ NAVA „VALEA ALBĂ”

tea principală. Dintr-o privire, a intuit dramatismul clipelor ce vor urma. Oamenii săi se aflau la posturi și acționau după un scenariu pe care îl repetaseră de nenumărate ori, la antrenamentele de salvare-avarii. Stingătoarele cu bioxid de carbon se dovediră ineficiente. Un marinar echipat cu costumul aluminizat de protecție, se chinuia să străpungă perdeaua deasă de fum care făcea impracticabilă orice cale de acces în interiorul compartimentului mașinilor. În această situație, comandantul a ordonat ca acesta să fie izolat complet. Tambuchiuri, spiraiuri, guri de ventilație, au fost urgent și ermetic obturate. Concomitent, pe punți temperatura a început să crească vertiginos. Toate eforturile de a repune în funcțiune electropompa pentru stingerea incendiilor de la distanță s-au dovedit zadarnice.

Aflați în imediata vecinătate a motoarelor, buncărele erau amenințați de pericolul iminent al exploziei.

Electropompa fusese abandonată. Generatorul de avarie căzuse și el. Incapacitatea de a face față situației cu propriile mijloace sporea forțata pe punți și în cabine. Agitația unora prevestea disperarea. Starea tensională atinsese apogeul. Prin radio, comandantul a solicitat armatorului asistență de urgență. În jurul orelor 03.00 a fost alertat Grupul de salvare navală Constanța, de unde avea să plece în curînd remorcherul specializat „VITEAZUL”.

În acest răstimp, pe navă tancurile de ulei fierbeau. Porțiuni din

punte, aflate deasupra cupțorului înăbușit, începuseră să se onduleze și să ia forme ciudate. Evaluînd în modul cel mai realist amploarea sinistrului ce s-ar fi putut dezamorsa în orice clipă, comandantul a ordonat să fie fundaristă, ancora din bord.

Pentru situația în care s-ar fi impus abandonarea navei, au fost lăsate la apă două bărci de salvare. Cea din tribord, cu 31 de marinari în ea, s-a depărtat pentru a fi în siguranță. Zece membri din echipaj, printre care — evident — comandantul, se chinuiau încă să găsească o soluție pentru suprimarea pericolului de extindere a pirjolului.

Între timp, „NAVROM”-ul a solicitat sprijinul Comandantului Marinei Militare. Din ordinul domnului viceamiral GHEORGHE ANGHESCU 4 nave militare au fost alarmate pentru a participa la misiunea de salvare a navei comerciale aflate într-un mare pericol.

INTOTDEAUNA LA DATORIE

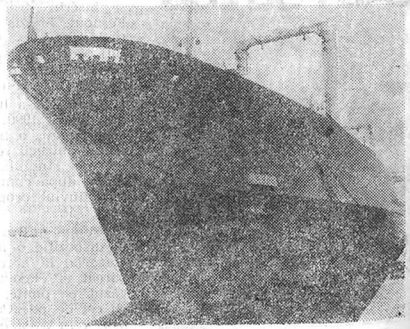
Prima care a sosit în punctul de coordonate 44°46' latitudine nordică și 28°57' longitudine estică a fost nava comandată de locotenentul-major VIOREL ZAMFIR. În caz de necesitate, acesta trebuia să asigure evacuarea și transportul rapid al echipajului de pe „VALEA ALBĂ” sau al eventualilor răniți. În clip fericit, ambele posturi au fost evitate.

Aflată în cea de-a treia zi de gardă pe portul Constanța, nava comandată de ofițerul GIGI SPANDOLE s-a îndrep-

„VALEA ALBĂ”

pregătută pentru

un nou voiaj



SEMNUL ACELUIAȘI DESTIN

tat cu toată viteza spre nava avari-
ată, pe care o descoperă cu radio-
localia în relevament adevărat 150°
și la o distanță de 20 Mm de capu-
l digului de Nord. Imediat Căpă
însușirea misiunii, pe navă a fost
verificată instalația de stins incen-
dii cu apă. Pe timpul marșului,
măsurile organizatorice au fost
completate cu antrenamente de
localizare și stingere a incendiilor
și pregătirea mijloacelor de salva-
re-avarii.

La orele 08.35, „274” a stabilit le-
gătura prin radiotelefoa cu „VA-
LEA ALBA” care a solicitat inter-
venția cu apă sub presiune în bordul
babord. Vizibilitatea redusă, la
numai 3 cabluri, din cauza ceții a
îngreunat manevra de apropiere.
Prezent și el în zonă, remorcherul
„VITEAZUL” încearcă să acționeze,
însă fără mari șanse. Coordonarea
acțiunilor între cele două nave este
paralizată datorită defectării radio-
telefonului de pe nava comercială.

Abia către orele 09.00 acest lucru
este posibil. „274” acostează lângă a-
ceasta și începe să stropescă din a-
bundență bordul babord în zona
castelului și a punții intermediare.



C.I.C. Ianache ARNAUTU

Concomitent, nava „101” co-
mandată de ofițerul MIHAI NE-
DELICU, acostează și acționează
identic din bordul opus.

Pe „VALEA ALBA” este deschis
spiraul de deasupra compartimen-

tului incendiat. Unul dintre foca-
rele principale este neutralizat și
stins.

Protejat de costumul ignifug,
MARIN VOICU, ajutorul șefului
mecanic reușește, după mai multe
încercări primejdioase, să stingă
toate focarele din bordul tribord.
Șase manici de pe „274”, strunite
cu greu de tinerii ostași marinari,
întrețin duelul jeturilor puternice
de apă cu flăcările.

În dusul de aburi fierbinți pe
care trebuie să-l suporte, broboa-
nele de sudoare pot fi asemuite
cu roua dimineții ciudate de care
au avut parte.

În jurul orelor 11.10, ofițerul
SPANDOLE găsește de cuvintă că
trebuie să discute personal cu o-
mologul său și urcă la bordul na-
vei comerciale.

Cei doi comandanți nu au
timp de prezentări. Se pun re-
pede de acord asupra situa-
ției: important este ca nava,
oamenii și încărcătura de che-
rețe să fie în siguranță. Acțiunea
continuă. Ca un făcut, starea mării
se înrătățește. Vizibilitatea devine
tot mai precară. Vântul din
N-NV se întărește și el.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 23)

ORDIN DE ZI

La data de 16 martie 1991, navele militare
„274”, „101”, „56” și „GRIGORE ANTIPIA” au
acordat ajutor navei comerciale „VALEA AL-
BĂ” pentru stingerea incendiului ce s-a produs
în sala mașinilor.

Toate navele militare au acționat potrivit în-
zeștrării și dotării lor, evidențiindu-se în mod
deosebit echipajele navelor „274” și „101” care,
în mod efectiv au contribuit la stingerea incen-
diului.

Pentru modul în care au acționat, evidențiez
și aduc mulțumiri următorilor

OFIȚERI:

ȘOFELEAN PETRU-OLIMPIU
ÇOMCĂRAȘU HARALAMBIE
SPANDOLE GIGI
NEDELICU MIHAI
RUSMĂNICĂ MIRCEA
ICHIM SORINEL
IVAN NICOLAE
BURDULEA FLORIN
ZAMFIR VIOREL
MAIȘTRI MILITARI:
PERA NICOLAE
BELDE VASILE
DEMETER ARPAD
HAPURNEA DORIN
COSTACHE DINICA

ȘTEFAN NELU
STOIAN ION

MILITARI ÎN TERMEN:

BUDUR IULIAN
OLTEANU IONEL
RUSCAN DAN

COMANDANTUL MARINEI MILITARE
Viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU

☆

DOMNULUI VICEAMIRAL

GHEORGHE ANGHELESCU,
Comandantul Marinei Militare

Dorim, prin prezența, să aducem mulțumiri Co-
siliului de Administrație al Companiei de Naviga-
ție „NAVROM” S.A. și ale mele personal dumneavoa-
stră, conducerilor echipajelor navelor Marinei
Militare de sub conducerea dumneavoastră care, prin
acțiunea lor promptă și competentă, au contribuit
la stingerea incendiului de pe nava „VALEA AL-
BĂ”, din ziua de 16 martie 1991, limitind propor-
țiile unui accident care putea evolua în sinistru.

Solidaritatea marinărească nu s-a dezmințit nici în
acest caz.

Vă urăm dumneavoastră și subordonaților dum-
neavoastră multă sănătate, putere de muncă și suc-
cese profesionale.

Vă mulțumim.

DIRECTOR GENERAL

COMPANIA DE NAVIGAȚIE
„NAVROM” S.A.

C.I.C. AUREL IGNEȘCU

MARI PERSONALITĂȚI ALE MARINEI MILITARE

Sînt oameni care intră în legendă încă din viață, purtîndu-și cu modestie și cinste aura propriului nimf. În galeria acestora se înscrie și contraamiralul Horia Macellariu. El s-a născut la Craiova, în ziua de 10 mai 1894, fiind descendent al cunoscutului luptător român Ilie Macellariu. Amiralul avea să trăiască aproape un secol, luptînd în ambele războaie mondiale. În primul război, fiind proaspăt absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină, a îndeplinit funcția de adjutant al comandantului Flotei de Operațiuni și, implicit, pe aceea de comandant al navei-amiral. Cum s-a comportat în primul an de campanie tînărul ofițer, ne spune chiar șeful său — „Foarte bine” — contraamiralul N. Negrescu prevăzînd a fi „Ofițer de viitor pe care se poate conta în orice împrejurări grele, mai ales cînd se va fi format complet. Este un caracter”. Și așa a rămas toată viața sa, oricît i-a fost de zburciată și nedreptă.

A urcat treptele ierarhiei militare pe care l-a primit înainte de a fi împlinit 50 de ani. A absolvit întotdeauna primul cursurile și școlile militare necesare pregătirii sale superioare din țară. În străinătate a terminat, la Paris, pe locul doi Școala Navală de Război, unde „a făcut onoare țării sale și corpului său și lasă o foarte bună amintire Școlii Navale de Război, citi și ofițerilor și colegilor”. Lucrarea cu care a terminat școala pariziană a tratat o temă inedită și a folosit aliaților în 1944, anume pregătirea și realizarea unui desant maritim în Normandia. Și aceasta era în... 1928!

România, cu cinste, avea să o reprezinte Horia Macellariu și după zece ani, în noiembrie 1938, cînd, aflat la comanda distrugătorului „Regina Maria”, a condus delegația Marinei Militare la funeriile lui Kemal Atatürk. Licențiat în drept și cunoscător al limbilor franceză, italiană, engleză și germană, ofițerul a funcționat și în organisme militare în străinătate. A fost fondatorul secției marine din cadrul Școlii Superioare de Război și a funcționat ca șef al ei în primii ani, începînd cu 1931. Generalul Antonescu, cel care comanda atunci școala, l-a apreciat ca „Foarte bun ofițer”. În anul 1936, cînd părăsea școala, era regretat de șefi și elevi. Dar pleca la mare, acolo unde marinarul se putea desfrîna în toată plenitudinea sa.

Odată cu intrarea României în război, ofițerul primește comanda Statului Major al Marinei, fiindu-i recunoscut meritele de „eminent

marinar (...) muncitor neobosit și devotat carierei ostășești”. La începutul anului 1943, i se încredințează comanda Forțelor Navale Maritime — principala forță de foc a Marinei Militare la mare — și i se conferă gradul de contraamiral.

Horia Macellariu a fost cel care a organizat și condus transportarea forțelor umane și materiale din Crimeea. Iată cum îl aprecia un alt mare ofițer al acelor timpuri, generalul de corp de armată Nicolae Sova, ministrul său: „În sfîrșit una

Contraamiralul HORIA MACELLARIU (1894-1989)



din cele mai grele misiuni a fost aceea a evacuării trupelor din Crimeea, care spre marea surprindere a tuturor a reușit cum nu se putea mai bine. Pe timpul acestei grele misiuni, contraamiralul a stat necîntîrit zi și noapte la postul său de comandă și și-a dirijat unitățile cu pricepere și abilitate”. Acum, comandamentul aflat sub ordinea amiralului primește cea mai înaltă distincție românească pe timp de război „Stindardul Ordinului Mihai Viteazul”. Amiralul însuși era cavalier al ordinului sus-citat.

Dragostea de țară și neam a acestui coborîtor dinspre mamă din

neamul unui căpitan de panduri de-al lui Tudor, iar dinspre tată de la sus-amintitul Ilie, dar și neobositul Judita Macellariu, avea să se manifeste în vara lui 1944, cînd la 23 august, „...a reușit grație tactului său (...) să înlăture agresiunea forțelor germane din port și să se elibereze de aceste forțe fără pierderi”. Și, în adevăr, prin abilitatea și prestanța sa, amiralul a salvat Constanța — orașul și portul — precum și împrejurimile de la dezastru. Nemții avînd cuvîntul lui de onoare că nu-i va ataca, s-au retras în pripă, lăsînd depozite întregi, tehnică de luptă, ce aveau să fie „luate” numai peste cîteva zile de „eliberatori”. Pentru că întreg litoralul românesc, precum și Delta și mare parte din cursul inferior al Dunării au fost curățate de forțele proprii ale românilor. Dar cooperarea amiralului cu noile forțe avea să fie de scurtă durată; de la început auspiciile nu au fost dintre cele prielnice. La sfîrșitul lui august, amiralul primea un ultimatum din partea amiralului sovietic Okta-briski, prin care i se cerea predarea întregii flote maritime românești necondiționat. Cu multă demnitate, amiralul, care rămăsese din 27 august și comandant unic al Dobrogei, a dat un răspuns clar, prin care definea poziția marinei noastre militare, anume aceea de cooperare cu cea sovietică, nicidecum de subordonare sau tutelare.

Amiralul a fost acela care a organizat întîlnirea vedetelor românești cu cele sovietice la Cășla Vădanei și intrarea primelor nave sovietice în portul Constanța. El a pregătit populația civilă și pe militari prin două apeluri asupra modului de comportament față de noii aliați. Prevăzînd dezastrul flotei militare române, el nu a vrut să fie pârtaș și a părăsit la cerere Constanța, la 1 septembrie 1944.

I s-a încredințat comanda Școlilor Marinei, pe care a deținut-o pînă în martie 1945, cînd a fost trecut în rezervă, la „supranumerar”. Astfel se încheia cariera unui ofițer de elită cum l-au apreciat contemporanii săi, el cavalier al „Croanei României”, deținător al „Crucei de război 1916-1918” cu baretele Turtucaia, Dobrogea, Dunărea, cavalier și ofițer al ordinului „Steaua României”, precum și al „Legiunii de onoare” franceze și al multor altele. Iar între anii 1947-1964, ca urmare a unei judecări sumare și a unei hotărîri injuste, a fost în detenție grea la Aiud.

Oameni de suflet, amirali acți-vi și de rezervă i-au organizat funeriile așa cum se cuvenea unui om cum a fost el. L-au condus pe ultimul drum, la Cimitirul Bisericii dinu-ur lemn de la Rîmnuc-Vilcea, veterani, aviatori, infanteriști, tanchiști, dar mai ales, dragii lui marinari.

Mariana PAVĂLOIU

NAVE CELEBRE ROMÂNEȘTI

La început a fost „Mărița“...

În decembrie 1834, pentru prima oară după mai multe secole, o navă sub pavilion românesc pleca într-un voiaj pe mare.

Odată cu instaurarea domniilor regulamentare în Principate, Inlesnirilor aduse comerțului și navigației prin conjunctura relațiilor politice internaționale, li s-au adăugat intervențiile domnitorilor Alexandru Ghica din Țara Românească și Mihail Sturdza din Moldova, pe lângă sultanul Mehmud al II-lea al Turciei, pentru recunoașterea dreptului Principatelor de a avea o flotă comercială proprie, care să navighe pe Dunăre și pe mări sub pavilion național. Ca urmare a acestor demersuri, în octombrie 1834 sultanul dă un hatisșerif pentru Țara Românească, prin care hotărăște următoarele: „...să dă, la corăbiile ce neguțătoarele ale Valahiei, steag cu fața galbenă și roșie, avînd pe dînsul și stele și la mijloc pasăre albastră cu un cap“.

Începutul a fost făcut în Țara Românească, unde, anticipîndu-se puțin hotărîrea sultanului, încă în anul 1833, s-a construit la Șantierul naval din Giurgiu din „materialuri românești“, așa după cum menționează documentele, o navă de mare, cu capacitate de 300 chila (cca. 150 t). Inițiatorul construcției navei a fost aga Alexandru Vilara, cunoscut autor al memoriilor care cereau emanciparea Țării Românești de sub tutela otomană. Corabia a fost denumită „MARIȚA“ după numele frumoasei spătăre Mărița, care făcea parte din familia domnitoare. Născută Văcărescu, Mărița era soția spătarului Costachi Ghica, fratele mai mic al domnitorului Alexandru Ghica. Cîțiva ani mai tîrziu, cînd Alexandru Ghica va fi înlocuit la domnie de Gheorghe Bibescu, Mărița va deveni prin căsătoria cu acesta, doamnă a țării.

Lansarea corabiei „MARIȚA“ era anunțată de Alexandru Vilara în următorii termeni: „...a fost aruncată în apă în luna septembrie 1834, împodobită cu bandiera cea privilegiată hărăzită rumânilor prin făcătoarea mijlocire a domnitorului Alexandru Ghica“. Momen-

tul lansării corabiei „MARIȚA“, care urma să facă cunoscut pavilionul munteneș peste hotare, i-a inspirat poetului patriot Cezar Boliac o minunată alocuțiune, prin care adresa navei îndemnul de a merge și a arăta Europei culorile pavilionului românesc, precum și versurile unei poezii, numită semnificativ „La cea întii corabie românească“, versuri străbătute de un profund simțămînt patriotic.

Corabie frumoasă! Te du, te du grăbește!

Pe țărături depărtate aleargă, povestește

Că lesne-așa nu moare un neam care-a trăit!

Că tirania poate, pe-un om să-l prăpădească,

Dar viața unei nații nu poate să se plească

Pînă-n sfîrșit, dreptatea în veci a biruit“.

După lansarea navei la apă, Vilara cere domnitorului aprobarea ca „MARIȚA“ să plece „în prima sa plutiure pe mare spre Constantinopol, încercată cu griu, dîntur-acest blagoslovit rod al Valahiei!“.

În acest mod, la 7 decembrie 1834, corabia „MARIȚA“, încărcată cu 300 kile mari de griu, pleca din Sulina, în primul voiaj, cu destinația Constantinopol. Peripețiile acestei călătorii sînt consemnate în jurnalul de bord al navei, care conține 14 file scrise în limba italiană, după toate probabilitățile, de pilotul corabiei, Giorgio Brusco. În acest prim voiaj, „MARIȚA“ s-a afla sub comanda căpitanului Ioan Cristescu, despre care documentele afirmă că era „supus și născut chiar în Țara Românească“. După o călătorie de 18 zile, timp în care „MARIȚA“ a fost confruntată și cu o năprasnică furtună, la 25 decembrie 1834, ora 7 dimineața, nava ajungea la destinație. Faptul era consemnat într-o scrisoare sosită de la Constantinopol, în următorii termeni: „MARIȚA“, navă de negoț românească, după ce s-au zburciat de furtunile Mării Negre, a traversat Bosforul cu pavilion românesc. Melii Pașa Seraschir (șeful armatei) și Capudan-Pasa (șeful marinei) erau de față la intrarea corabiei în port, plini de



bucurie, deoarece arătarea unui pavilion de comerț, din prunci îmbelugate cu atîtea producții, atîcînt în capitală o plăcută impresie“.

„MARIȚA“ a stat la Constantinopol mai mult de patru luni — pînă la 17 mai 1835, cînd a pornit înapoi spre patrie.

Din același jurnal aflăm că în voiajul de înapoiere, la 19 mai 1835, „MARIȚA“ intra în portul bulgăresc Anchialo (lîngă Burgasul de astăzi) unde încarcă „saci cu orez și 9 butii de vin“, cu navlu de transport pentru Brăila și Galați. La 3 iunie, o nouă furtună avea să pună încă o dată nava în primejdie, făcînd necesară aruncarea peste bord a butiilor cu vin pentru salvarea corabiei. După eliberarea de poveri, „MARIȚA“ a mai plutit în viața valurilor și a furtunii încă 24 de ore, pentru ca la 5 iunie 1835 la orele 11.00, ea să ajungă în rada de la Sulina, cu vecele zdreănite și scîrîind din toate încheiturile. În anii următori, numele navei „MARIȚA“ apare înscris în registrele portului Brăila, alături de cel al altor nave, care efectuau transporturi pe mare, sub pavilion național. Este vorba deja despre o flotă comercială, creată în șantierul munteneș în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în cadrul căreia, întîietatea revenea corabiei „MARIȚA“, prima care purtase pe mare pavilionul Țării Românești.

Georgeta BORANDĂ

Calendar marinăresc

1 Aprilie

- 1878 — A intrat în vigoare convenția de comerț și navigație româno-italiană.
- 1907 — A intrat în vigoare noul Tratat de comerț vamal și de navigație româno-italian.
- 1962 — S-a înființat Școala de echipaje a Marinei Militare.

2 Aprilie

- 1801 — Strălucită victorie a flotei engleze în lupta de la Copenhaga cu flota daneză.

6 Aprilie

- 1302 — Asediul Constantinopolului de către flota venețiană.
- 1897 — S-a încheiat Convenția de comerț și navigație româno-olandeză.

Istoria artei operative maritime (II)

Perioada de glorie a navei de linie cu corp din lemn a început odată cu războaiele anglo-olandeze din a doua jumătate a secolului al XVII-lea și s-a încheiat odată cu apariția navelor cu corp metalic — sec. XIX.

În episodul prezentat anterior ne-am referit la apariția, clasificarea și datele constructive ale navelor, cu referiri mai ample asupra navei de linie.

În acest episod, vom prezenta evoluția armamentului principal de la bord, respectiv artileria, precum și perfecționările survenite în construcția navelor de linie.

Tunurile ornate cu tot felul de semne heraldice din secolele XV și XVI au fost înlocuite, treptat, cu piese de bronz turnate, fixate pe afețe mobile din lemn. Reculul tunului fiind foarte puternic, pentru a fi amortizat, căruciorul afețului era fixat cu un sistem de scripete și parime de stâlpi verticali ai bordajului. După efectuarea tragerii tunul era adus de către artileriști din nou la poziție cu gura în dreptul sabordului deschis folosindu-se același sistem de parime. Încărcarea tunului se făcea pe la gura țevii, îndesându-se mai întâi pulberea apoi o încărcătură de etanșare (cârlji) și în final urma proiectilul.

După încărcarea piesei de artilerie aceasta era fixată în poziția de tragere, ochirea făcându-se prin aprecierea liberă a șefului de tun. Ochirea în direcție se făcea în limita a 10—20 de grade în ambele sensuri, prin orientarea căruciorului iar la ochirea în înălțime țeava era fixată cu ajutorul unei pene. Cu timpul pana a fost înlocuită cu un șturub cu pas mare. Rezultatul țirului depindea de experiența șefului de tun.

O inovație deosebită în artileria navelor de linie a constituit-o folosirea unor încărcături preformate în tuburi cilindrice din piele în locul pulberii turnate direct din butoiaș. Pulberea era ușor umezită și bine presată. În felul acesta se micșora mult pericolul de explozie obținându-se, totodată, un randament superior de tragere.

Fiecare tun era deservit de un grup de artileriști care, în scopul obținerii unei cadențe de tragere cât mai mari erau antrenati până la epuizare. În timpul bătăliei de la Aboukir, navele engleze atinseseră un nivel de antrenament atât de ridicat încât un tun putea să tragă chiar trei lovituri în două minute.

Efectuarea tragerii de la mare distanță se executa centralizat pe

borduri pentru realizarea unui număr cât mai mare de proiectile în salvă și obținerea unui efect la țintă cât mai bun. De la mică distanță tragerea nu se mai efectua coordonat, în salvă, ci fiecare tun trăgea atunci când era gata pregătit.

Condițiile în care acționau tunarii pe timpul luptei erau deosebit de grele. La nivelul unei punți erau cîteva zeci de tunuri și la fiecare salvă, un fum, greu și acru, invadea întregul spațiu dintre acestea (care nu depășea 1,8 metri) făcînd aerul irascibil. În baterii singura sursă de lumină erau sabordurile, dar acestea nu puteau fi deschise decît pe vreme foarte bu-

ARTILERIA NAVELOR DE LINIE

nă. Pe timp de furtună, de regulă, lupta era evitată.

Protecția tunarilor era asigurată de o plasă foarte deasă ce se întindea pe bordajul interior care-l ferea de schijele din lemn, ce săreau în toate părțile ori de cîte ori o ghiulea inamică străpungea bordajul.

Deservirea simultană a tunurilor din ambele borduri era practic imposibilă, datorită spațiului limitat (lingă tunuri se aflau cutiile cu muniție, proiectilele, accesoriile de manevrare, recipientele de apă dulce pentru răcirea țevilor etc.) și de aceea comandanții știau că în cazul în care sînt atacați din ambele borduri vor avea pierderi foarte mari și deci vor fi nevoiți să se predea.

O problemă deosebită pe timpul luptei o constituiau țevile de tun. Acestea, cu o greutate de 3—4 tone fiecare, nu suportau decît tragerea a circa 100—150 de lovituri după care deveneau inutile.

zabile fiind trimise apoi la topitoare și returnate. Ulterior, prin perfecționarea tehnologiilor și mașinilor de strunjit, țevile puteau fi realizate și apoi reutilizate.

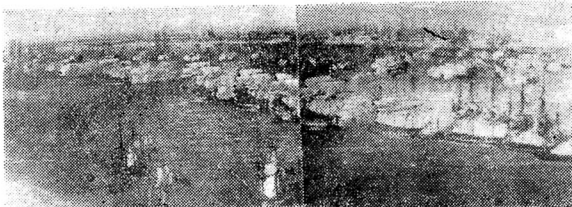
Tunurile de calibru mare aveau bătaia maximă de 7.000—8.000 de metri, însă bătaia efecace era mult mai mică. Aceasta și datorită faptului că aprecierea distanțelor se făcea cu ochiul liber, sute de ani artileriștii neglijînd sau întîind doar legile balisticii.

Constructorii navali din epoca de glorie a navei de linie cu corp din lemn și-au concentrat atenția și au realizat perfecționări notabile privind tactica folosirii în luptă, artileria, greementul sau forma corpului navei. Și totuși majoritatea experților navali susțin că îmbunătățirea cea mai importantă adusă navelor de luptă o constituie acoperirea operei vii cu foi de cupru.

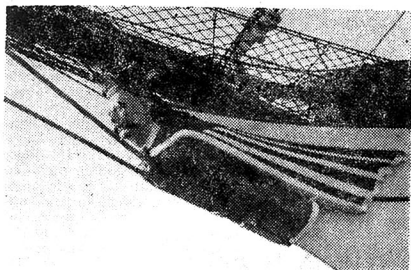
O navă cu corp de lemn, după o navigație îndelungată pe mare, este expusă pericolului de a avea opera vie acoperită cu alge, scoici și diverse viețuți care-i reduc substanțial viteza de deplasare. Mai mult, în apele tropicale există anumite specii de viermi marini care apreciază în mod deosebit gustul și calitatea lemnului de corabie săpînd adevărate galerii prin coaja navei. În scurt timp rezistența corpului scade punînd în pericol însăși existența navei.

Încă de pe vremea reginei Elisabeta au fost făcute încercări de acoperire a carenei cu foi de plumb, într-un mod asemănător cu cel utilizat de romani în antichitate. Rezultatele au fost sub așteptări. Plumbul era foarte greu de găsit, costisitor, îngreuna mult corpul navelor, manifesta rezistență scăzută la coroziune și, în final, s-a dovedit inefficient. Utilizarea unui amestec de substanțe ce includea rășini, oxizi de plumb, grăsimi și altele a dat rezultate ceva mai bune dar totuși nesatisfăcătoare, amestecul respectiv fiind puțin durabil.

În astfel de circumstanțe ideea acoperirii operei vii cu foi de cupru, îmbinate inițial cu cuie din fier care se corodau însă foarte ușor și, ulterior înlocuite cu cuie din cupru a constituit o adevărată



Io Mircea Voievod



Prima unire a Dobrogei, inclusiv Siliștra, cu Țara Românească s-a produs după înfringerea de către oastea lui Mircea cel Bătrîn, susținută de dobrogeni, a unor armate turcești, în două bătălii care au avut loc în campania din Iarna anului 1388 și anul 1389; în 1404 Mircea cel Bătrîn recucereste mare parte a teritoriului dobrogean și Siliștra.

Succesele militare ale legendarului voievod, domn al Țării Românești între 23 septembrie 1386 și 31 ianuarie 1418, l-au îndreptățit să se intituleze „domn pînă la marea cea mare”, formula completă a titlului domnitorului fiind: „Eu, intru Hristos Dumnezeu binecredinciosul și de Hristos iubitorul și autocrat, Io Mircea mare voievod și domn din mila lui Dumnezeu și cu darul lui Dumnezeu stăpînind și domnind peste toată țara Ungrovlahiei și părțile de peste munți, încă și către părțile tătărăști și Almașului și Făgărașului herțeg și al Banatului Severinului și stăpînitor pe ambele părți ale Dunării încă și pînă la Marea cea Mare și oblăduitor al Cetății Dirstorului”.

Calendar marinăresc

— Intre 6 și 7 aprilie 1945 a avut loc bătălia navală de la Okinawa în care flota japoneză a fost complet nimicită.

8 Aprilie

— În noaptea de 8 spre 9 aprilie 1940 Germania a început operația combinată (pentru prima oară se folosește simultan desantul maritim și aerian) care a avut drept țintă cucerirea Norvegiei și Danemarcei.

12 Aprilie

— Intre 12 și 13 aprilie 1204 are loc cucerirea Constantinopolului de către cruciați (cruciada a IV-a). A participat activ flota venețiană.

14 Aprilie

— În noaptea de 14 spre 15 aprilie 1912 s-a scufundat transatlanticul britanic „TITANIC” în urma ciocnirii cu un aisberg.

17 Aprilie

— 1963 — Lansarea la apă a primului submarin atomic englez („DREADNOUGHT”).

18 Aprilie

— 1942 — Orașul Tokio este bombardat de aviația americană lansată de pe portavionul „HORNET”.

19 Aprilie

— 1850 — Se încheie Tratatul anglo-american privind viitorul canal Panama și navigația prin acesta.

21 Aprilie

— 1877 — Primele ostilități româno-otomane la Dunăre (bombardarea orașului Brăila).

22 Aprilie

— 1500 — Descoperirea Braziliei de către portughezul Pedro Alvares Cabral.

→ invenție. Prin acoperirea foilor cu un strat de oxizi de cupru otrăvitor pentru plante, scoici și viermi, lemnul era păstrat intact. Prima navă care a beneficiat de un astfel de tratament a fost fregata britanică de 32 de tunuri „ALARM” în anul 1764.

În același an au mai fost acoperite încă două nave cu folii de cupru rezultatele fiind excelente. Au urmat, apoi, alte patru nave în 1776 pentru ca în anul următor să fie acoperite 12 și în următorii cîțiva ani, întreaga flotă britanică.

Francezii au aplicat rapid aceeași metodă astfel că fregata „BELLÉ POULE” era deja tratată în anul 1777 însă o bună bucată de timp superioritatea navelor britanice a fost incontestabilă, rapiditatea acestora permițându-le să angajeze sau să evite lupta „în linie” după plac.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

MAISTRUL GHEORGHE BUCUR și „rechinii” săi de oțel

Cînd a început războiul nostru cu URSS, la Cuibul Reginei din port funcționa un atelier pentru vitalizarea torpilelor, avîndu-l ca șef pe domnul maistrul militar GHEORGHE BUCUR. Acest specialist valoros a făcut parte, în anul 1931, din Comisia de Supraveghere de la Napoli, care se ocupa de urmărirea fabricării și verificării torpilelor ce urmau să fie livrate Marinei Militare Române. Om cu mintea ascuțită a prins multe din tainele acestei complicate și periculoase arme.

Atelierul unde-și mestera „rechinii” de oțel era dotat cu un compresor de fabricație germană, cu care erau încărcate rezervoarele de aer ale torpilelor. Tot aici se

Octavian SVED

(continuare în pag. 13)



În episodul „CUM POTI DEVENI MARINAR” din numărul anterior al revistei noastre am prezentat o primă secvență dintr-un destin. Destinul unei femei ce iese din „cotidian”, sfărâmă pre-judecăți și înfruntă, cu inocența tinereții, bariere ce par insurmontabile. Numele acestei femei — ANGELA LEFTERESCU.

— Așadar, se pare că l-ați impresionat pe Ionescu Johnson (n.n., o altă figură de legendă în Marina Română asupra căreia vom reveni într-un număr viitor) atunci când i-ați cerut manuale de marinărie.

— Da, îmi amintesc perfect când i-am spus: „marinăria înseamnă nu numai practică, ci și știință de carte”. Nici nu știu de unde mi-au venit în minte atunci aceste cuvinte. În naivitatea mea credeam că li spun o noutate, dar prin aceasta, de fapt, mi-am exprimat hotărârea de a mă apuca serios de marinărie. El a înțeles, mi-a zâmbit îngăduitor și mi-a ales din bibliotecă acele cărți pe care a considerat că un „mus” care vrea să învețe „a.b.c.”-ul marinăriei e musai să le citească. Mi-a mai dat câteva sfaturi și apoi, dându-mi-mi cărțile mi-a spus: „Ia-le, fetițo, învață-le bine și când vei naviga pe mări și oceane să-ți aduci aminte de mine”.

Am simțit atunci că acest om aflat la apusul vieții, o viață dăruită mării, are încredere în mine. A fost, ca să spun așa, un moment psihologic pentru mine, la fel ca acele momente psihologice din viața unui mare sportiv, în devenire, care-l pot face campion sau îl determină să renunțe la performanță.

Cu cărțile sub braț m-am întors la vapor și am început să mă învânc marinăria pe pline. Tot nu aveam ce face, așa că am început să învăț singură și să-i sîcîi pe ofițeri cu întrebări. Ei, care aveau destulă treabă, mă mai repezeau uneori, dar, în general, am învățat cite ceva. Și aceasta a durat vreo trei luni pînă când am fost chemată la Direcție și ni s-a spus că func-

țiile de ofițeri asistenți s-au desființat și sîntem liberi să alegem: ori plecăm, ori rămînem simpli marinari.

— Și, bineînțeles, ați rămas.

— Am zis: „Da, rămîn pe vapor ca simplu marinar”. Și atunci am simțit ce înseamnă marinăria. Trezit la orice oră, pe orice vreme, frecat puntea, alături de ceilalți la manevre, tras la parime, lucrări de matelotaj, lucrul cu marțagonul, vopsit în scaun la catarg, curățat

UN „LUP DE MARE” INSOLIT LA TOMIS

2. Căpitan de remorcher

zăpada de pe punte iarna, mă rog, tot cortegiul de îndatoriri, fără nici o excepție.

— Colegii nu vă menajau, măcar la activitățile unde se cerea mai multă forță?

— Să mă menajeze? Asta, nu. Deloc. Nu cred că o făceau din răutate. Mai degrabă cred că se simțeau frustrați. Îmi ieșeau multe treburi mai bine decît lor. Acolo unde nu aveam forță lucram cu capul în timp ce ei, beneficiind de forță, îl foloseau mai puțin. Voiau parcă să mă facă să renunț. Dar n-am renunțat. Făceam toate treburile pe punte, care-mi reveneau, iar cînd eram liberă învățam.

Și așa am trecut de la simplu marinar la funcția de timonier, apoi șef de echipaj, căpitan secund și, în sfîrșit, am luat brevetul de ofițer maritim și am ajuns căpitan de remorcher.

— În ce perioadă se întîmpla acest lucru?

— Între '48 și '50.

— Deci în doi ani, de la simplu marinar la căpitan de remorcher și cu brevet. O performanță notabilă, recunoscută.

— Și să nu crezi că a fost așa de simplu. Ți-am mai spus: am mîncat marinărie pe pline. Era prin '50 cînd directorul de la Flota de pescuit de larg — Constanța a venit la căi navigabile să ia niște oameni „harnici și care știu să tragă la ham”. Așa am ajuns pe „OCTOMBRIE ROȘU”, un vapor transformat din cargou în navă-bază pentru pescuit — o adevărată fabrică plutitoare, mai întîi ca ofițer III și apoi ofițer II punte.

Plecăm din port pe la 15 martie și ne întorceam pe 10—15 noiembrie la Iernat, iar între timp intram doar de cîteva ori pentru ambarcarea de combustibil și alimente.

Mi-a plăcut foarte mult munca pe această navă. Mai erau și alte femei care lucrau la fabrica de conserve: ingineră, șefa de producție, Maria Anuța, pe cit de tînără și frumoasă, pe atît de severă, apoi șefe de echipă. Ne înțelegeam foarte bine. Aici l-am cunoscut pe soțul meu cu care m-am căsătorit în '54.

— Și ați făcut o nuntă, vorba poetului (parafrazat) „pe un vapor de pescuit”.

— Cam așa ceva. Nu, nu trebuie să zîmbești. A fost și frumos și romantic și interesant.

— Da, chiar așa! Ce poate fi mai frumos și romantic? O familie întemeiată în mijlocul mării și care-și duce viața pe mare.



Calendar marinaresc

24 Aprilie

— 1918 — Prin Tratatul de pace de la București se impunea României să cedeze Dobrogea (să piardă astfel ieșirea la mare și Gurile Dunării).

25 Aprilie

— Între 25 aprilie 1859 și 17 noiembrie 1869 s-a construit Canalul Suez.

26 Aprilie

— 1462 — A început campania lui Mahomed al II-lea împotriva lui Vlad Tepeș; o flotă otomană (25 tirime și alte 150 nave mici) a pătruns prin gurile Dunării, urcînd pînă la Brăila, pe care a incendiat-o.

— 1877 — Artileria turcă bombardează porturile Calafat, Bechet, Oltenița și Călărași. Ca răspuns, artileria română bombardează Vidinul.

— 1913 — S-a semnat la Petersburg un protocol prin care Bulgaria cedează României orașul Silistra și cîteva mici teritorii în sudul Dobrogei.

— 1964 — Retragerea ofițerilor de marină francezi din forțele militare integrate N.A.T.O.

29 Aprilie

— 1877 — A fost instalat un baraj de mine la gura Canalului Măcin, înspre Brăila.

2 Mai

— 1497 — Incepe călătoria în Atlantic a lui John Cabot (Giovanni Caboto), care descoperă Insula Newfoundland.

— Cu masă și casă, cu muncă și iar muncă, pe vreme frumoasă și pe vreme rea, cu bucurii și necazuri. Cine nu crede că e frumos să încerce experiența și se va convinge. Nu va avea ce să regrete. Aceasta a durat până în '56, când, din motive de sănătate m-am debarcat și am plecat la București, dar parcă poți sta în București când marea e la Constanța? La prima solicitare a Institutului de Cercetări Oceanografice am venit valvireț la mare și m-am ambarcat pe o navă de cercetări. E pescar, o corabie din lemn, un fost pescador. Important era însă că mă aflam din nou pe mare. Cu ea am executat profile pe platforma continentală a Mării Negre și pe Dunăre. Institutul a fost dotat, ulterior, cu o nouă și cochetă navă de cercetări, „ARIES” și am trecut căpitan pe aceasta. Odată, ducându-mă la Muzeul Științelor Naturii din orașul Pălticeni — orașul copilăriei mele, printre altele, am văzut și o hartă a Mării Negre cu profilele executate de nava de cercetări „ARIES” pe vremea când eu eram căpitan pe aceasta. Ce satisfacție mai mare poți avea? Există și acum harta respectivă.

Cu „ARIEȘUL” am înfruntat multe furtuni în Marea Neagră, dar m-am descurcat. Mai era avântajul că nu aveam rău de mare. Totul e să îți cu cap, „la capă” și să nu intri în panică. Cu atât mai mult, cu cât răspunzi de viața altor oameni. Dacă ai câțiva oameni de nădejde, te descurci. În astfel de situații trebuie să fii „cu capul pe umeri și cu picioarele pe navă”.

Ar fi multe de povestit „la gura sobei”. Povestiri marinărești, dar care nu sînt chiar simple povești cît, mai ales crîmpeie de viață petrecute între cer și apă și, pentru cine nu le-a trăit, sînt greu chiar și de înțeles.

Cu răbdarea celui care încearcă să descifreze și să pătrundă tainele, acele resorturi lăuntrice și fascinante, care au dirijat un destin de o viață petrecut pe mare, le-am ascultat pe îndelete. Toate aceste întâmplări s-au derulat ca într-un film, pe care am încercat cu ochii minții să-l transform în imagini reale petrecute pe valuri și pe mare calmă, în zile și nopți de furtună sau în zile însoțite și nopți cu lună, acolo, unde omul se află față-n față cu Universul și cu sine însuși, acolo unde doar setea de albastru îți creează înșuși rațiunea de a fi. De a fi tu însuși.

Din păcate, spațiul limitat nu-mi permite să redau, nici măcar secvențial, toate aceste imagini. Și totuși povestea acestei vieți, fascinantă ca marea, continuă. (În numărul viitor).

Val MARIN

Breviar militar

N.A.T.O.

● Au fost date publicității primele concluzii ale aplicației „ALCUDRA '89”, desfășurată în largul insulelor Baleare și avînd ca temă lupta împotriva minelor. Au participat unități specializate din Franța, Marea Britanie, Spania și Italia.

Aplicația a permis experimentarea tehnicii și aparatului în situații operative cît mai diferite și a contribuit la îmbunătățirea cooperării între forțele aparținînd unor țări diferite. Un accent deosebit a fost pus pe operațiunile de recuperare a unor categorii de mine și pe utilizarea unor mini-submarine pentru identificarea și distrugerea minelor. Gradul de pregătire al echipajelor a fost apreciat ca foarte bun.

ITALIA

● A fost lansată la apă cea de-a patra navă de patrulare din clasa „CASSIOPEA”, anume VEGA (număr de bordaj: P 404). Nava, construită la Șantierul Fincantieri (Muggiano), are următoarele caracteristici principale: lungimea maximă: 79,80 m, lățimea: 11,80 m, deplasament: 1450 t, viteză maximă 20 Nd; armament: un tun 76 mm Oto Melara, două mitraliere 20 mm.

VEGA este dotată cu sisteme de navigație și aparatură foarte moderne; pentru creșterea ariei de supraveghere și a capacității de intervenție rapidă are la bord un elicopter ușor. Misiunile pe care le poate îndeplini sînt atât militare, cît și civile: observarea și cu-

legerea datelor referitoare la poluare; supravegherea zonelor periculoase sau interzise pentru navigație sau pescuit; acțiuni de poliție maritimă; operațiuni de căutare și ajutor pe mare sau intervenții în caz de accidente maritime; aprovizionarea navelor în mare, a platformelor și a unor insule; intervenții antiincendiu și antipoluare de urgență; asistență medicală de urgență (transport de personal medical); transport de personal tehnic.

● Se află în plină desfășurare programul de construcție al distrugătoarelor din clasa „ANIMOSO”.

Prima navă din această clasă, care-î dă și numele, va deveni operațională în 1992, iar cea de a doua — „ARDIMENTOSO” — în 1993. Într-un număr viitor vom prezenta caracteristicile tehnico-tactice ale acestor superdistrugătoare, după cum le denumesc presa militară italiană.

● Șantierul naval Ferrari, din La Spezia, au livrat Marinei Militare Decul plutitor G.O.53.

Caracteristicile sale principale sînt următoarele: lungimea maximă: 152,40 m, lățimea maximă: 29,60 m, înălțimea maximă: 16,45 m, imersivitatea maximă: 14,95 m, capacitatea utilă: 6000 t, timpul de scufundare cu sarcină maximă: 2h30m; timpul de ridicare cu sarcină maximă: 2h.

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

(continuare în pag. 21)

Maistrul Gheorghe Bucur

(urmare din pag. 11)

aflau și diverse alte aparate necesare activității precum și câteva strunguri mai deosebite, dar vechi, deși la aceste arme mecanismele erau ca cele ale orologierilor sofisticate.

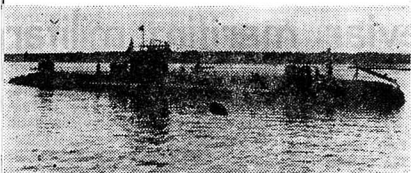
Abilul maistru a reușit să-și facă bine datoria cu ce avea, folosind și 3—4 ostași care în civile erau specialiști în mecanică fină și, mai ales, cu foarte multă muncă și atenție, în special la reglaje. Dar nu numai atât. Cu mici modificări a reușit să mărească viteza de marș a acestei bombe alergătoare.

Deși frontul se îndepărta pe zi ce trecea de frontierele României, pe mare activitățile de luptă se derulau pe toată întinderea ei și, deci, și la coasta noastră. Submarinele sovietice pîneau navele care intrau sau ieșeau din portul Constanța și lansau asupra lor tor-

pile, pe care marinarii români au știut mereu să le evite. În acest mod vreo zece torpile lansate de submarinele sau aerotorpiloarele sovietice s-au împotmolit pe plajele noastre. Aceste torpile au fost dezarmate de maistrul Bucur și apoi remarcate cu șalupa „ALBATROS” în port, unde le demonta complet. Torpilele folosite de URSS erau o variantă englezescă, destul de eficace.

Șalupa „ALBATROS” fusese construită în Suedia; avea un pescaj foarte mic și o flotabilitate și stabilitate puțin obișnuite.

Datorită acestor calități a fost folosită din când în când la dragajul de siguranță, între Tuzla și Capul Midia. După război a fost restituită Stației de salvare maritimă și în anii 1956 și 1957 am efectuat cu ea deplasări de inspecție la stațiile Salvamar de pe litoralul românesc, pe vreme bună sau rea.



55 DE ANI DE LA „DELFINUL”

În jurul submarinului „DELFINUL” s-au țesut numeroase legende, au apărut numeroase istorisiri mai mult sau mai puțin îndepărtate de realitate, dar în tot cazul contradictorii.

În deschiderea acestui SERIAL consacrat navelor românești celebre încercăm să prezentăm biografia reală a submarinului, unele date fiind acum, pentru prima dată, tipărite.

Insușindu-și concepția dominantă în epocă — este vorba de perioada premergătoare primului război mondial — potrivit căreia submarinul era o armă absolut necesară pentru țările sărace care nu-și puteau permite luxul construirii navelor de linie — nave, oricum, inefficiente într-o mare închisă ca Marea Neagră — ziarul „Universul” deschide o listă de subscripție pentru construcția primului submarin românesc.

Împreună cu suma alocată de oficialități se string, în scurt timp, 2.985.189 lei aur și submarinul este comandat în Franța, la firma „SCHNEIDER”. Submarinul a fost plătit cu suma de 1 milion lei aur, dar odată cu începutul primului război mondial a fost rechiționat de statul francez intrând în componerea Marinei sub numele de „O-BIRNE”. După război Franța a oprit suma respectivă în contul comenzilor de echipament, tehnică de luptă și muniție pe care, le livrase României. Diferența de 1.985.189 lei aur fusese depusă la Casa de Depuneri a României și, ulterior, s-a fi folosită pentru construcția unui nou submarin.

Astfel, în 1926, Marina Regală comandă în Italia, la șantierele „QUARNARO”, din Fiume, un submarin, comandă ce făcea parte dintr-un început de program naval pe care guvernul Averescu îl inițiază în anii 1926—1927. Costul acestui submarin a fost stabilit prin contract la 150 milioane lei aur, dar la termenul fixat a fost achitată suma de 135 milioane lei aur, sumă care constituia costul real al navei.

Submarinul trebuia livrat de șantier în luna iunie 1931, dar, nefiind finalizat, statul român a mai acordat o păsiure până în luna decembrie a aceluiași an. Deoarece nici la această dată șantierul nu a fost în măsură să livreze submarinul, statul român a acționat în

judecată firma „QUARNARO”; procesul, judecat la tribunalul Ilfov, a dat câștig de cauză părții române. Condiția executării sentinței era, însă, ca și statul italian să o recunoască și aceasta numai prin rejudecarea procesului în tot fondul, la Curtea de Apel din Fiume, alternativă ce ar fi implicat mari cheltuieli și pierderi de timp. Acest considerent a făcut să se recurgă la o soluție de împăcătore, astfel că în 1935 a fost încheiată o convenție între statul român și șantierele „QUARNARO” conform căreia nava urma să fie recepționată.

Cu toate că submarinul stătuse pe cal în șantier de la terminare și pînă la recepție, el a fost bine conservat și întreținut.

Comisia de recepție a plecat la Fiume și în lunile septembrie, octombrie și noiembrie 1935 submarinul a executat: probele de marș la suprafață și în imersiune, cele de stabilitate, lansările de torpile și tragerile de artilerie, determinarea vitezei la suprafață și în imersiune și, proba cea mai importantă, verificarea rezistenței la mari adâncimi (82 m).

Caracteristicile submarinului „DELFINUL”:

Lungime: 68,52 m.
Lățime maximă: 6,00 m
Pescaj: 3,6 m
D suprafață: 600 Tdw
D imersiune: 800 Tdw
V. suprafață: 14 Nd, asigurată de două motoare Diesel de 1600 CP
V imersiune: 9,5 Nd
Armament: 1 x 102 mm, 1 x 40 mm,
6 tuburi lans-torpile x 533 mm
Echipaj: 6 ofițeri, 26 maitri și subofițeri, 8 militari în termen.

Întîlnire cu veteranii de pe „DELFINUL”

În perioada 31 mai — 3 iunie, Casa Armatei din Constanța va găzdui întîlnirea dintre generațiile de submariniști de pe „DELFINUL” de ieri și de azi.

Festivitatea este prilejuită de aniversarea a 55 de ani de la ridicarea Tricolorului la bordul primului submarin românesc și sosirea acestuia în țară.

Evocarea celor mai reprezentative episoade din epopeea submarinelor românești în Marea Neagră

După terminarea probelor și a recepției, echipajul românesc începe școala de formare sub supravegherea unei comisii tehnice italiene condusă de locotenent-comandor MORALLE.

În ziua de 9 mai 1936 la Fiume are loc solemnitatea ridicării pavilionului românesc pe submarinul „DELFINUL”. La orele 11.00 intră echipaj al submarinului — acostat la bordul navei-bază „CONSTANȚA” — era dispusă la front în bordul babord. După ultima lovitură de clopot a orei 11.00 începe slujba religioasă, după terminarea căreia nava este binecuvîntată iar pavilionul românesc este ridicat la catarg. Comandantul Schmidt, președintele comisiei române de recepție, citește înaltul decret pentru numirea căpitanului VOINESCU VICTOR în calitate de comandant al submarinului.

Urmează o nouă serie — mai scurtă, de antrenamente, după care submarinul, însoțit de nava-bază „CONSTANȚA”, pleacă spre patrie.

Pe data de 27 iunie 1936, în jurul orei 13.00, „DELFINUL” intră în portul Constanța, după ce fusese întîmpinat cu toate onorurile, la 5 Mm Sud de farul Tuzla, de către distrugătorul „REGINA MARIA”, la bordul căreia se ambarcaseră Inspectorul general al Marinei Regale, Viceamiral Bălănescu, mulți ofițeri de marină, familiile acestora.

Pe 15 august submarinul este botezat de Carol al II-lea, în cadrul unei ceremonii fastuoase. Cu această ocazie se dă citire următorului act de botez:

„Prin grația lui Dumnezeu și voiața națională, Noi, Carol al II-lea, Rege al României.

În a cincisprezecea zi a lunii August a anului mîntuirii 1936

va fi însoțită de o suită de activități atractive, oferite de actualul echipaj veteranilor adincurilor: participarea la slujba religioasă care va fi oficiată la bordul „DELFINULUI”, efectuarea unei croaziere pe mare, vizitarea instituțiilor militare de învățămînt, a Muzeului Marinei Române și a unor obiective turistice de pe litoral.

Tuturor participanților le urăm BUN VENIT și MULT SUCCES!

RIDICAREA PAVILIONULUI PE SUBMARINUL

FINUL"

și al nouălea al domniei Mele s-a desăvârșit în portul Constanța binecuvîntarea primului submarin românesc, pe care l-am botezat Eu însumi, dîndu-i numele

„DELFINUL”

Ca un simbol al viețuitoarelor marine ce poartă acest nume, sprinteni tovarăși ai marinarilor în largul mării, dorim acestei nave să străbată fără acelei adîncurite mării și să îndeplinească cu vitejie toate misiunile ce-i vor fi ordonate.

Incredințez această navă marinarilor Mei pentru a veghea și păzi hotarele maritime ale țării, brăzînd mările pentru a purta pavilionul românesc în țările cele mai departe...”

În continuare, în aceeași zi, au loc demonstrații de imersiune și de atac în fața unui mare număr de ofițeri români ambarcați pe nava-bază „CONSTANȚA” și în prezența lui Carol al II-lea. La bordul submarinului, în afara comandantului

II-lea și Rădu Irimescu, Ministrul Aerului și Marinei, ambarcați pe nava de pasageri „REGELE CAROL I”, numeroși ofițeri de marină, ambarcați pe distrugătoarele „REGELE FERDINAND”, „MĂRAȘTI”, „MĂRĂȘEȘTI”, nava-bază „CONSTANȚA”, torpilorul „NALUCA” și patru canoniere; de asemenea, la festivități participă contratorpilorul francez „VAUBAN”, invitat special.

În luna noiembrie a aceluiași an, cu ocazia ieșirii la pensie a lui Rădu Irimescu, acesta preciza următoarele, la punctul 4 al Ordinului de Zi dat în acest sens:

„Am adus în țară, cu concursul conducătorilor țării, submarinul „DELFINUL”, navă ce s-a dovedit bună și folositoare Marinei, roadele ei constatîndu-se astăzi, cînd trebuie să pregătăm noi comandanți, ofițeri și echipaje pentru două submarine proiectate a se construi în Șantierul industriei naționale”.

Pe data de 21 august 1938 sosește în țară un modern dot plutitor, construit la Lubeck (Germania), doc ce va fi utilizat pentru ambarcarea submarinului și a altor nave; docul

cuta menționată, către Arhiva Națională de Filme, către colegii noștri din Studioul Cinematografic al Armatei, în vederea recuperării acestui valoros document).

Pînă în anul 1941 activitatea submarinului se desfășoară în cadrul pregătirii de luptă a marinei.

Începînd cu 22 iunie 1941, submarinului „DELFINUL” i se alcătuiesc trei echipe de schimb conduse de căpitan VICTOR VOINESCU, căpitan CORNELIU LUNGU și căpitan CONSTANTIN COSTĂCHESCU. Submarinul primește și execută diferite misiuni, din care mai importante sînt două.

În septembrie 1941, sub comanda căpitanului CORNELIU LUNGU, „DELFINUL” evită angajarea cu o puternică formație sovietică, în care, cu toate că ar fi produs pierderi inamicului, șorta submarinului ar fi fost, probabil, pecețuită. Două luni mai tîrziu, sub comanda căpitanului CONSTANTIN COSTĂCHESCU, „DELFINUL” scufundă, în sudul Crimei, nava sovietică de transport „URALET”, de 1975 tone.

Navele sovietice de însoțire a grenadat imens submarinului, care a coborît cu acea ocazie la imersivitatea de 80 m, cea mai mare atinsă după executarea probelor de șantier de la Fiume (82 m). Echipajele și-au demonstrat, astfel, nivelul înalt de pregătire tehnică și tactică.

În octombrie 1942 submarinul este trimis la reparații, la Galați, ceea ce, practic, a marcat scoaterea sa din serviciul operativ, avînd în vedere și faptul că, între timp, la Constanța sosiseră șase submarine germane.

În 1944, pentru a fi ferit de bombardamentele aliate, submarinul „DELFINUL” este remorcat pe Dunăre, împreună cu alte nave, pînă la Islaz.

Pe data de 19 septembrie 1944, „DELFINUL” este luat de URSS drept captură de război. În octombrie 1945, odată cu primul lot de nave restituite României de către guvernul sovietic „DELFINUL” sosește la Galați.

Este folosit în diferite misiuni, cu timpul, tot mai rar, pînă în 1959 cînd este clasat și demontat în Șantierul naval din Constanța.

Căpitan de rangul III
Ovidiu IONESCU

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

Submarinul

Cum te sfidează, mare zbuciumată,
Și-adîncu-ți cercetează, ca rechinul,
Havana fină, din oțel forțată,
Ciudata jucărie — submarinul!

Cum te-a zărit dispusă spre gîlceavă,
Că te zbirlești, că fața ți se-ncrețea,
În trupul tău și-nfige-a sa etravă;
Ca un pumnal în piept ți se împîntă.

Și-n timp ce tu, corabia și malul
O prinzi și-l scurmi cu-negrozițoare ghiare,
El liniștit navigă unde valul
Nu e decît o dulce legănare...
Ce slabă ești, citeodată, mare!

Nicolae T. CRISTESCU

VOINESCU VICTOR, se afla și comandorul Schmidt Victor ce fusese numit comandant al centrului de instrucție submarin.

Pînă în decembrie 1936, însoțit de nava-bază „CONSTANȚA” și de distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, pleacă la Istanbul pentru adăocare în vederea pregătirii campaniei de instrucție a anului 1937. Submarinul „DELFINUL” execută activități specifice de pregătire a echipajului.

În anul 1937, cu ocazia Zilei Marinei și sub conducerea aceluiași comandant (VOINESCU VICTOR), submarinul execută numeroase demonstrații, la care asistă Carol al

fusese adus de trei remorchere germane, cu escale scurte la Gibraltar, Alger și Malta.

Cu ocazia Zilei Marinei din anul 1938, după un serviciu religios, la Șantierul naval Galați se bat, în mod simbolic, primele nituri la două submarine puse în lucru, anume „RECHINUL” și „MARSUINUL”. În aceeași perioadă Liga Navală Română realizează un film „Submarinul D”, toate filmările fiind făcute la bordul „DELFINULUI”. Scopul a fost atât financiar, cit și propagandistic (Lansăm un apel pe această cale către toți cei care ne pot furniza informații despre peli-

Războiul psihologic

Analizele și interpretările unor evenimente politico-militare recente — Revoluția română din decembrie 1989, războiul din Golf — au adus în centrul atenției tuturor un concept — **războiul psihologic** — anterior utilizat doar de specialiști.

Războiul psihologic (R.P.) este considerat actualmente o componentă esențială a **strategiei globale** a unui stat, aceasta reprezentând folosirea tuturor resurselor și forțelor unei națiuni în scopul de a obține o anumită stare de pace (sau de război nedeclarat) corespunzătoare exigențelor politicii naționale. R.P. — după Piero Baroni („La guerra psicologica”, Roma, 1986, p. 55), cuprinde un ansamblu de operațiuni, acțiuni și inițiative ce au ca scop realizarea și menținerea controlului unor mari mase de oameni și de a le dirija opiniile, raționamentele și manifestările consecutive prin intermediul receptivității instinctive, emotivității și aprecierilor manipulate.

Dacă rolul R.P. în contextul strategiei globale a fost în general acceptat, în ultimii ani asistăm, tot mai mult, la utilizarea acestuia în susținerea acțiunii militare propriu-zise. Analizii americani consideră că în Vietnam arma psihologică a fost un instrument tactic nefolositor, ceea ce ar constitui una din explicațiile eșecului, iar conflictele militare ce au urmat au evidențiat schimbarea de optică menționată. În acest sens, specialiștii R.P. consideră că atenția trebuie să se concentreze în mai mare măsură pe caracteristicile combative ale inamicului — competență, stări de spirit, calitatea actului de comandă, coeziunea, rezistența psihologică etc. — ceea ce conferă o imagine mult mai veridică asupra potențialului acestuia decât analiza exclusivă de ordin cantitativ (efective și dotare).

În concepția actuală se preconizează utilizarea R.P. în **cimpul tactic/operativ** printr-o acțiune concertată de **operațiuni psihologice**, din care amintim :

- calomniile la adresa comandanților direcți și a persoanelor semnificative (lideri politici, virfurile ierarhiei militare), în sensul că aceștia ar fi corupți, incompetenți etc. Este de remarcat faptul că, încă din timp de pace, psihologii militari, prin serviciile de informații, atașării militare ș.a. culeg date despre personalitatea, viața și activitatea comandanților, posibili inamici, în vederea „exploatării” acestor informații în sensul amintit. Calomnia include și un fapt real, dar nesemnificativ, neutru, ceea ce îi conferă un anumit grad de credi-

bilitate și în jurul căruia se organizează informația falsă, de discreditare. În plan mai larg se recoltează date despre calitățile intelectuale, sistemul cognitiv, competența militară ale comandanților pentru a se anticipa timpul de decizie (hotărâre) pe care îl vor lua respectivii ofițeri în luptă — hazardată, prudentă, stereotipă, originală etc. De exemplu, în domeniile marinelor militare se încearcă obținerea de informații despre ofițerii altor țări, posibil inamice, până la nivel de comandanți de divizioane (similari) inclusiv ;

- lansarea zvonurilor, în scopul de a crea efecte emoționale disfuncționale, dezorganizatorice, nesigurantă, teamă, panică. Zvonurile despre căderea spatelui frontului, predarea unor efective, distrugerea unor unități de elită, pactizarea unor unități cu dușmanul sînt foarte frecvent utilizate în război. În situații de luptă urbană sau pentru destabilizarea spatelui frontului se mizează pe propagarea foarte rapidă a zvonului : în 12 ore acesta poate cuprinde un oraș cu 200.000 — 500.000 locuitori, iar în 24 de ore — până la un milion ;

- comunicate militare care prezintă informații „veridice” despre succesele proprii din spatele frontului (în Insulele Falkland militarii argentinieni încercuiau au „aflat” că englezii defilează pe străzile din Buenos Aires ; S.U.A. au anunțat că în prima noapte a războiului din Golf au distrus 80% din garda republicană — informații false, dar care au afectat serios moralul trupelor). Această distorsionare a informațiilor de către comunicatele militare — prin supraevaluarea succeselor proprii și minimalizarea — chiar ignorarea — succeselor inamicului se adresează, în primul rînd, sferei proceselor emoționale ;

- alte operații psihologice încearcă segregarea unor segmente ale populației sau armatei pe criterii religioase, etnice, rasiale etc., stimularea rivalității dintre ele, incitarea la conflict, la distanțarea lor de principiile fundamentale ale organizării statale. În acest sens, analiștii serviciilor de informații procedează, încă din timp de pace, la **cartografierea psihologică** a zonelor probabile, în care se vor

desfășura conflictele, în scopul identificării problemelor disfuncționale, nemulțumirilor sociale, liderilor politici locali, a atitudinii lor față de autoritățile centrale etc., date care sînt folosite apoi la **analiza psihologică a cimpului (tactic) operativ de acțiune**. În al doilea război mondial echipe de psihologi și sociologi americani au elaborat peste 100 de monografii — chiar dacă mai puțin folosite — despre psihologia, obiceiurile, mentalitățile, trăsăturile naționale etc. ale tuturor țărilor — inamice și aliate — aflate în conflict.

Unele din caracteristicile enunțate s-au reliefat cu pregnanță pe timpul Revoluției române, cînd tot felul de zvonuri sau informații false, din care unele vizau necesități vitale (de exemplu, otrăvirea apei în rețelele de canalizare publică) au produs, mai ales în rîndul populației civile, destule momente dificile. De remarcat, însă, faptul că situația generală nu a scăpat de sub controlul forțelor armate — în cazul nostru, de sub controlul forțelor Marinei Militare — de unde se pot trage și două concluzii foarte importante. În primul rînd, identificarea totală a armatei cu cauza revoluției și cu opțiunea politică a poporului — în aceeași măsură a armatei, un segment specializat al acestuia — a creat o rezistență psihologică deosebită față de factorii destabilizatori, chiar dacă militarii marinarilor au fost supuși, suplimentar, acțiunilor stresante ale operațiunilor militare propriuzise (asupra cărora ne vom opri în numerele viitoare ale revistei). În al doilea rînd, coeziunea echipajelor și subunităților Marinei Militare, pregătirea specifică a efectivelor sale — chiar în condițiile deficitare de pînă în decembrie 1989 — conducerea riguroasă a acțiunilor de luptă — așa cum s-a întîmplat pe timpul Revoluției, — sînt tot atîtea modalități de creștere a stabilității și rezistenței psihice în luptă.

Această primă punere în temă în domeniul războiului psihologic — în ambele sale accepțiuni (instrument al strategiei globale și instrument tactic) — va continua, în limita spațiului disponibil, cu accent pe cea de a doua semnificație : prezentarea formelor și metodelor concrete de realizare a stabilității psihice în luptă, de contracarare a acțiunilor psihologice ale inamicului, lupta împotriva stresului etc.

Capitan de rangul II
Făclaret SINTION



4 Mai

- 1494 — Cristofor Columb a descoperit Insula Jamaica.
- 1942 — A avut loc bătălia aeronavală americano-niponă din Marea Coralilor (supranumită „bătălia erorilor”), soldată cu înfrângerea flotei japoneze.

11 Mai

- Între 11 mai 1502 și 7 noiembrie 1504 a avut loc a patra călătorie a lui Cristofor Columb spre America; a fost descoperit țărmul caribian al Americii Centrale.

12 Mai

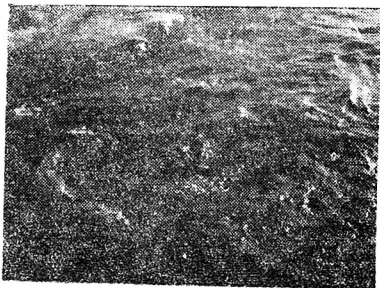
- 1931 — A intrat în vigoare definitiv Tratatul de comerț și navigație româno-englez.

13 Mai

- Între 13 mai și 10 iunie 1790 au avut loc patru bătălii navale ruso-suedeze în Marea Baltică.
- 1860 — Reședința flotei române de Dunăre s-a stabilit la Ismail.
- În noaptea de 13 spre 14 mai 1877 a avut loc atacul cu torpila de la Măcin în cadrul căruia șalupa „RINDUNICA” (având la bord pe maiorul Ion Murgescu — viitorul amiral) a scufundat canoniera cuirasată otomană „DU-

Calendar marinăresc

BA-SEIFI* (2500 tone). La atac au mai participat 2 șalupe rușești.



Destinul s-a numit... nava „16”

Joi, 9 Mai. Nava „16”, aparținând Marinei Militare se află la ancoră, undeva în zona digului de sud al noului port Constanța. Ofițer de cart — PETRE TELEGESCU. În posturile de veghe — soldații marinari MIRELA BOZIERU și GIGI VOICA. La ora 13.00 veghea din prova raportează „Om la apă!” Distanță 3—4 cabluri! Ofițerul de cart ordonă: „La posturile de manevră!” și raportează imediat comandantului navei, CONSTANTIN TUTEA. Cu o promptitudine ce relevă excelența pregătire profesională a acestui echipaj, în două minute motoarele principale sînt lansate, ancora virată și nava manevrează pentru a recupera oamenii aflați în primejdie... Ora 13.03; Se ordonă „Pregătiți materialele pentru salvare!” Nava este dirijată rapid spre locul în care doi oameni agățați de un colac de salvare se află într-o disperată luptă pentru supraviețuire... Ora 13.10. Nava a ajuns în dreptul naufragiaților și ei sînt ridicați la bord. Sub comanda ofițerului RADU MALOȘ, maiștrii militari DOREL

HUTANU, ALEXANDRU RAȘINOV, frunzasul ION GHEORGHE, soldații FLORIN TUPEA, MARIAN FEDIUC, NICOLAE MĂNESCU, după ce i-au recuperat pe cei doi oameni, le oferă primul ajutor, îi învelesc în pătură, îi încurajează. Oamenii sînt pe jumătate înghețați și sub șocul evenimentului, căci au simțit atingindu-i aripa morții. Ținînd seama de temperatura scăzută a apei, primejdia u-nui infareț, ca și a inecului, îi purtase pînă la limita dintre viață și moarte. Șansa lor s-a chemat nava „16”, s-a chemat conștiințiozitatea tinerilor soldați aflați de veghe, s-a chemat profesionalismul lui; echipaj excelent; ce a intervenit cu o promptitudine exemplară.

După ce și-au revenit cit de cit, cei doi povestesc — se numesc TRAIAN TOCITU și EUGEN GOGA. Sînt pescari amatori, au ieșit în larg cu o barcă. Un accident stupid, un dop ce obtura deschizătura pentru axul motorului și care a cedat, pînă ca cei doi să sesizeze, a produs inundarea bărcii care, lovită de un val se scufundă.

Oamenii se agăță de colacul de salvare. În acest moment Traian Tocitu îl anunță candid pe colegul său: „Știi, eu nu știu să înot!”. Dar Goga a fost campion la înot și e un velist cu experiență. Încearcă să se orienteze și să-și încurajeze prietenul. Date fiind condițiile — apa rece, distanța mare față de țărm, vîntul ce-i împinge spre larg, doar un miracol îi mai poate salva. Iar miracolul s-a numit... nava „16” și oamenii săi inimoși. Nava ajunge în portul Constanța unde, alertată, salvarea A. 35705 așteaptă să preia pe cei salvați. După ce doboră, ajutați de militarii din echipaj, unul dintre cei doi, Eugen Goga, se întoarce brusc și salută nava salvatoare. Destinul face ca Eugen Goga să-și fi satisfăcut serviciul militar la marină pe o „navă soră” cu „16”...

La spitalul militar, unde sînt transportați, cei doi sînt consultați atent de locotenent-colonel dr. IONEL OTEL și primesc tratamentul adecvat. Oamenii sînt acum în afara primejdiei. Așa cum ne spunea domnul doctor, situația prin care au trecut a fost una limitată.

La telefon, doamna Silvia Goga, pe care o sunăm seara, interesindu-ne de starea sănătății soțului, ne spune că se simte bine. Ne roagă să transmitem echipajului navei salvatoare mulțumiri și adîncă recunoștință din partea familiei Goga.

Așadar, o nouă filă se adaugă în cronică faptele de onoare săvîrșite de marinarii militari, care, prin modul cum au acționat, și-au onorat, și de această dată, profesiunea și statutul de adevărați oameni ai mării.

Maior
Costin CONSTANDACHE



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

ARMONII MARINE

Cit mai încearcă marea să mă cheme la sfatul primăverii cu iubirea, te mai aștept, sfidându-mi istovirea, sub cerul încălzit de lungi poeme.

Înaltă, cea mai nobilă secundă vă împleți cuvintele măiestre cu sufletul întinderii albastre de necruțarea vremii să le-ascundă.

Legăți să fim cu sens adine, iubite, să priveghem în doi sfioasa provă tot navigând spre țarm de supernovă mai însetați de spații infinite.

Hortensia TEODORESCU

MARINARILOR

Gîndul meu se-ndreaptă către voi,
Marinari cu sufletul curat —
Temerari ai Vremurilor noi
Ce pămîntu-ntreg l-ați colindat !

Brațele călitate în furtuni
Poartă-n lume steagul tricolor,
Peste nave voi sințeti stăpîni
Frămîntați de-același tainic dor :

De pămîntul patriei iubit
Și de casa plină de copii,
Temerari cu suflet oțelit,
Ne aduceți numai bucurii !

Astăzi, vă ofer un coș cu flori
Tuturor care muncesc pe mare :
Și ostași dar și navigatori —
Multă sănătate ! Pace ! Soare !

Geo VLAD

MARINA

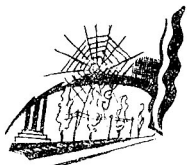
Cit aș dori
să intru în inima valurilor
să înțeleg șoaptele de lumină

ale trupului tău,
brăzduindu-le.

Pe margini de abis mișcător,
a zburat dorul meu,
doar pe virful Pamir
al inimii tale
n-am ajuns.

De-aș putea intra
în inima
valurilor ...

Ana RUSE



Note de lectură

Un titlu paradox, o situație fără ieșire și, în final, totul se termină cu bine. Este cazul cărții „VICTORIA IMPOSIBILULUI” (un episod din epopeea Pacificului) apărută în versiune românească în editura „Pacific” din București, autorul său fiind profesorul de istorie Harry A.



NOTE ETIMOLOGICE

Dicționarele noastre generale înregistrează, spre laudă lor, și foarte mulți termeni nautici, existenți în limbă ca urmare a vechilor și bogatelor tradiții marinărești ale poporului român. În principiu, acești termeni sînt redați într-o formă corectă, adică așa cum sînt ei folosiți în realitate de către creatorii și beneficiarii — marinari, pescari, navalisti, docheri etc. — și se bucură de explicații corespunzătoare, atît din punct de vedere al înțelesului cit și al etimologiei. Există, însă, și excepții. Astfel, în unele cazuri se înregistrează și se dă preferință unor forme (așa-zis „literare”), inventate de nespecialiști sau pur și simplu rezultate din ignoranța traducătorilor, forme inexistente în marină. Așa sînt, de exemplu **acvaplan, alură, ambarcație, ecolot, hublot, palan, pușcaș marin, sonar**, fără a mai vorbi de acele cuvinte care, pur și simplu, sîrînesc ilaritate printre marinarii (ehei, **navighează, proiă**). Se mai întîlnesc și definiții care denotă o insuficiență cunoaștere a problemelor (de exemplu, într-un dicționar **contragabierul** este considerat ca fiind „a treia velă pătrată începînd de jos a unui gabier”). În cele ce urmează ne vom ocupa, pe scurt, numai de cîteva explicații etimologice apărute în diferite dicționare, explicații pe care le considerăm necorespunzătoare.

CAMAROD, CAMAROT. Dicționarul explicativ al limbii române — Supliment (DEX-S) pornește de la cuvîntul spaniol **camaroto**. În realitate este vorba de **camaroto** din dialectul venețian, pătruns la noi

eventual prin intermediul turcesc (**kamarot**) sau grecesc (**kamarotos**).

CANDELITĂ. DEX-S îl consideră derivat pe teren românesc din **candelă** + sufixul — **ITĂ**. De fapt, acest cuvînt provine tot din dialectul venețian (**candelizza**) și circula în această formă încă din secolul al XVI-lea, în întregul bazin mediteranean.

DISTRUGĂTOR (clasă de nave de luptă). Prezentat în dicționare ca fiind format după modelul francez **destructeur** (inexistent în terminologia nautică franceză), cuvîntul este, în realitate, o traducere a englezescului (torpedo-boat) **destroyer**. Nava pe care noi o numim **distrugător** poartă și în franceză tot numele englezesc **destroyer** sau, cu un termen mai recent, **escorteur d'escadre**, nicicum **destructeur**.

PILOTINĂ. În mod surprinzător, dicționarele s-au oprit la francezul **pilotin**, cu care **pilotină** nu are nici o legătură semantică. În franceză, **pilotin** înseamnă „cleș marinari”, în timp ce **pilotina** este o navă mică ce transportă pilotul, adică un marinari cu foarte multă experiență în manevra navelor. **Pilotină** provine, de fapt, din italiană (**pilotina**), cuvînt ajuns în românește, eventual, prin intermediu grec.

TRANCHET. Dicționarul de neologisme și după el altele explică acest cuvînt într-o manieră simplistă și anume din francezul **tranchet**, care, însă, nu înseamnă altceva decît „cuțit de tranșat”. În revistă „Limba română” nr. 3/1969 am arătat netemeinicia acestei ipoteze și am exprimat părerea că ceea ce marinarii numesc **tranchet** este o variantă a lui **trinchet** (cunoscut și sub formele **trinchet, tranchet**) cu sensul originar de „trunchi de lemn”.

Capitan de rangul I (r) Neculai PADURARIU

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

→

Galley de la Universitatea San Jose — SUA.

Pe parcursul a 187 de pagini ne este prezentată o acțiune din timpul celui de-al doilea război mondial, purtată de infanteria marină americană împotriva unor trupe japoneze, aflate în Insulele Palan din Pacific.

Punctul strategic Peleliu, situat în extremitatea sudică a zonei, prezenta o importanță deosebită. Pe fișia îngustă japonezii construiseră un aeroport. Bătăliile disperate desfășurate aici, la sfârșitul anului 1944, au înghițit peste 13.000 de victime omenești.

Cartea este rodul unei munci pline de migală, urmare a unei legăte documentar atât din arhive cât și din evocările supraviețuitorilor confrunțării armate. O vizită la locul evenimentului, spre a autentici descrierile.

Acțiunea este prezentată gradat, de la simple acțiuni de recunoaștere a terenului la antrenamente complexe și exerciții tactice în condiții specifice timpului de luptă.

Confruntarea cu inamicul reține în mod deosebit atenția cititorului. Inversunarea japonezilor este cea bine cunoscută: „Este ușor să mori dar mai greu să trăiești. Trebuie să alegem drumul cel mai greu și să continuăm lupta din cauza influenței asupra moralului japonezilor” — era convingerea colonelului japonez Tada.

Successul operațiunii Peleliu a fost un prim pas în marea dispută a Filipinelor, fiind un element decisiv în hotărârea soartei războiului din Pacific.

Lucrarea, scrisă atrăgător și bogat ilustrată cu schițe și crochiuri, este un omagiu adus infanteriștilor marinari americani peste decenii.

Mariana PĂVALOIU

„EN PROFIL ET EN FACE”

● PORTRET SENTIMENTAL ●

Mă văd mică de tot, cuibărită în brațele tatei. Mirosea a parfum, a țigări și... a depărtări!

Nu știți ce înseamnă asta! Așa cum miros toporășii a primăvară, tot astfel, când venea tata din voiaj, camerele se umpleau de un parfum deosebit: spray-uri, che-wing-gum, țigări fine amestecate cu mirosul motoarelor de pe Vapoarele ce spintecau mările și oceanele lumii.

Acolo, în brațele tatei, uitam că Găbițu mi-a rupt maimuța, uitam mai ales de nopțile când mă trezeam plângând, pentru că-l visam pe tata care era plecat, plecat de mult și nu mai venea...

Era atât de bine... și mă lipeam de obrajii lui; barba lăpoasă îmi storcea lacrimi, dar erau lacrimi de bucurie.

Tata nu stătea mult acasă și eu, ca să nu-l mai pierd iarăși — cit de naivă eram — mă agățam cu minutele de cureaua lui și așa ancorat mergeam după el prin camere. Eram caraghioasă dar așa înțelegeam eu atunci să-l păstrez lângă mine. Și... venea iarăși ziua când tata trebuia să plece. Nu-mi spunea nimic, dar îl vedeam cum își strânge în tăcere lucrurile, cum și le împătură în geanta mare, albastră și eu... retrasă într-un colț priveam cu dușmănie la acea geantă albastră, albastră cu marea ce mi-l lua pe tata. Acolo, în ea, își punea parcă odată cu

lucrurile și o parte din speranțele și visele lui.

În casă era o tăcere apăsătoare, iar atmosfera grea de atunci o retrăiesc și acum — coșmar al nopților cu gene grele de așteptare.

Când dorul devenea de nesuportat, alergam pe malul mării și ascultam valurile ce se spargeau neputincioase de țărm.

Rugam marea și pescărușii să aibă grijă de tata, de omul mărilor, dar atât de mult tatăl meu.

Au trecut anii și tata e visul meu frumos, e mirajul depărtărilor, dar e și casa noastră plină de larma glasurilor fericite atunci când e cu noi.

Colegii și subalternii îl apreciază, dar asta înseamnă atât de puțin pentru mine. Eu știu cum este el: bun, tandru, puternic, un adevărat „lup de mare” neînfricat. Furtuniele cele mari mari, incendiile, avariile de pe vapoare, atâtea și atâtea „vinturi” l-au durut, dar nu i-au furat luminițele din priviri. Ele sînt dragostea lui pentru noi, cel de-acasă, dar și pentru mare, imensitate și depărtări.

Urăsc despărțirile dar, asemeni lui, iubesc marea și depărtările. Ele mi-l aduc pe tata și de aceea spun — „E bine cu el!”. În îmbrățișarea lui regăseșc acum, ca și atunci, acea miresmă a depărtărilor, tot astfel cum în parfumul toporășilor, regăsești aidoma adierile zefirului primăvaratic și mingierile de răsfaț ale copilăriei...

OANA

Calendar marinăresc

17 Mai

— 1656 — S-a încheiat un tratat între domnul Moldovei Gheorghe Ștefan și țarul Rusiei Alexei Mihailovici; țarul făgăduia sprijinul său pentru recucerirea cetăților românești de la Dunăre și Mare.

— 1894 — S-a inaugurat, cu mult fast, în prezența regelui Carol I, Canalul SULINA.

— 1939 — Noul bric „MIRCEA” a intrat în portul Constanța venind de la Hamburg, unde a fost construit.

20 Mai

— 1571 — S-a înființat Liga antiotomană (Spania, Malta, Veneția, Genova, Savoia ș.a.) a cărei flotă este pusă sub comanda lui Don Juan de Austria.

26 Mai

— 1877 — Navele românești „FULGERUL” și „RINDUNICA” participă la punerea barajelor de mine de la gura Canalului Vilciu și Măcin, Vadul Oii și la respingerea atacurilor navelor turcești de la Hirsova.

— Între 26 mai — 16 iunie 1942 — „Operația MIDWAY”.

27 Mai

— 1931 — Pentru curajul și bărbăția echipajelor în luptele din primul război mondial, au fost decorate cu ordinul „Steaua României” monitoarele „BRĂTIANU”, „KOGĂLNICEANU” și vedeta „NICOLAE GRIGORE IOAN”.

— 1946 — A avut loc la Constanța, în prezența regelui și a primului ministru, restituiră de către sovietici a navei școală „MIRCEA”.

S. O. S. • S. O. S. • S. O. S. • S. O. S. • S. O. S. • S. O. S. • S. O. S. •

Viața Mării Negre, judecând după rezultatele ultimelor expediții științifice, s-a dovedit a fi aspră, existând premise reale ale producerii unei catastrofe ecologice de mari proporții, catastrofă care ar putea avea urmări incalculabile. Savanții sovietici, care au tras primii semnalul de alarmă, la cercetările cărora, ulterior s-au raliat și savanții aparținând altor țări, au găsit însă și soluții, fundamentate științific, pentru evitarea unei astfel de catastrofe ecologice. Acest lucru este posibil acum cu tehnologiile existente, însă oamenii de știință sînt mai degrabă alarmați de inerția unui sistem birocratic existent la nivelul cel mai înalt de decizie, inerte care întîrzie în mod periculos întreprinderea unor acțiuni de mare amploare, cît nu este prea tîrziu.

Să explicăm, însă, fenomenul care se petrece în Marea Neagră și care a produs atîta îngrijorare justificată, de altfel, și de cercetările efectuate în ultimii ani în acest acvatoriu, semnalate în revista „Literaturnaia gazeta”, într-unul din numerele sale din anul 1988.

La sfîrșitul anilor douăzeci, în Crimeea a avut loc un mare cutremur (8—9 grade) care, pe lângă dezastrul produs pe uscat, puternic resimțit și pe mare, a provocat un fenomen nemaîntîlnit, aproape incredibil. Iată cum apare acest fenomen consemnat într-un raport întocmit la acea dată de posturile militare de observare și transmisiuni din zona Sevastopol și Eupatoria. „Pe mare cutremurul a fost însoțit de foc:

— Postul LUKULA — ora: 00.42 — coloane de flăcări cu durata de 5 s.

— EUPATORIA — ora 02.48: pe mare, o izbucnire de foc de culoare albă.

— SEVASTOPOL — ora 03.31: în relevment 255°, o izbucnire de foc cu înălțimea de 500 m, lățimea de 1,5 mile marine.

— Postul LUKULA — ora 03.41, în relevment 260° este reperată o izbucnire de foc, cu înălțimea de aproape 500 m, lățimea de aproape o milă marină”.

De ce nu i s-a acordat la acea dată atenția cuvenită acestui ra-

port? Mai greu de explicat acum. Sigur, dacă s-ar fi făcut cercetări amănunțite, chiar cu mijloacele la dispoziție în acel moment, coroborate și completate cu alte date s-ar fi putut afla cauza izbucnirii acestor flăcări gigantice deasupra mării.

Din nefericire, acest raport, a cărui credibilitate nu este pusă la îndoială, a luat drumul arhivelor fiind „ascuns” peste cincizeci de ani. Descoperirea lui, coroborată cu alte documente de arhivă, a readus în actualitate fenomenul încercindu-se dezlegarea misterului, chiar

ultima vreme urcă într-un ritm accelerat. Către sfîrșitul anilor '80 viteza de ridicare a ațeb din metri pe an. Rămîne aerob — cu un conținut de oxigen, dătător de viață — stratul superior de o sută de metri.

La începutul anilor '80 mulți savanți au ajuns la concluzia că se apropie o catastrofă ecologică de proporții, cu urmări greu de imaginat. Chiar și cei mai optimiști au conchis că tragedia o va depăși cu mult pe aceea care poartă semnătura Cernobil.

Hidrogenul sulfurat este inflamabil și toxic, de altfel, ca și produsii rezultați din arderea acestuia. După vârtejul de foc care se preface în trombă și care este toxic, în cer vor fi sute de mii de tone de acid sulfuric care, purtate de vînt, se vor îndrepta și vor cădea în zone din cele mai diferite.

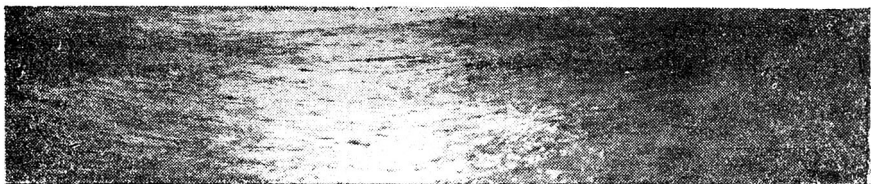
Cutremurul nu este însă unicul, posibil, „detonator” al cataclismului. Fiecare nouă măsurătoare a hidrogenului sulfurat arată că pericolul crește, iar simptomele a proprietății impactului ecologic există. Savanții sînt unanim de acord totuși, că nu ne aflăm în fața unei fatalități. Așa cum am arătat mai înainte au găsit soluții, din care una aparține unui profesor doctor în științe tehnice, inventator emerit, pe nume Rustam Berovic Ahmedov. Soluția propusă de Ahmedov, simplă, cel puțin la prima vedere, prevedea ca prin mijloace tehnice să se pună în mișcare, oscilatorie, apa contaminată, din care, la suprafață, să se extragă hidrogenul sulfurat, acesta să se ardă cu obținerea concomitentă a sulfului și electricității, iar apoi, hidrogenul nesulfurat să se reîntoarcă în adîncurile mării. Volumul anual de prelucrare trebuie să acopere cel puțin creșterea în volum a contaminării. În principiu, problema era rezolvată, iar din punct de vedere tehnic, proiectul putea (și poate) fi realizat practic în condițiile tehnice actuale. Mai mult, din punct de vedere economic promitea și avantaje certe: obținerea unei mari cantități de sulf (materie primă strategică cu un preț de cost de 200—250 dolari

VA EXPLODA MAREA NEAGRĂ?

și numai după date indirecte. Puternicul cutremur a provocat eliberarea din adîncuri a unor uriașe cantități de gaz inflamabil care, ajuns la suprafața apei, în contact cu aerul, a provocat autoaprinderea lui. În publicațiile vremii, referitor la cutremur erau amintite observațiile martorilor oculari: „clocotirea mării liniștite”, „miros de ouă stricate”, „o torță de jumătate de kilometru deasupra mării ardea cu vîlvătaie”, „fum după foc” etc.

Infectarea apelor Mării Negre cu acest gaz inflamabil este cunoscută încă de la sfîrșitul secolului trecut. În prezent, mai mult de nouăzeci din volumul mării este infectat cu hidrogen sulfurat și chiar lipsit de viață. Aici, conținutul de gaz toxic nu numai că bate recordul în comparație cu bazinele Oceanului Mondial, dar acesta crește continuu.

În anul 1974 savanții americani au emis ipoteza despre stingerea naturală a acestui proces periculos. Totuși, optimismul părea prematur. Mai mult decît atît, limita superioară a zonei cu hidrogen sulfurat — din niște cauze necunoscute — în



tona), la care se adaugă energia electrică obținută prin aprinderea hidrogenului sulfurat și folosirea tehnologică a apei reci adusă de la adâncime.

Se părea, la un moment dat, că lucrurile merg pe un făgaș bun.

Proiectul salvării Mării Negre, cu obținerea concomitentă a unui mare avantaj economic a fost înaintat de profesorul Ahmedov șeful său superior — ministrul energiei și al electrificării URSS, care a studiat chestiunea și l-a trimis din partea sa, la 27 august 1984, cu o scrisoare, președintelui Academiei de Științe cu rugămintea de a face demersul în fața Consiliului de Miniștri pentru începerea nefiltrată a lucrărilor. Acesta a pus rezoluția: „Acad. Legasov V. A.: Această propunere este foarte atrăgătoare, îndeosebi în cazul metodelor dumneavoastră de extragere a sulfului și de folosire a hidrogenului. Trebuie făcute verificările de calcul repede pentru ca în septembrie să fie trimise Consiliului de Miniștri”.

S-au organizat comisii pentru verificarea aprofundată a proiectului din punct de vedere tehnico-economic și ecologic, fiind aprobată crearea unui modul experimental de cercetare.

Ar fi fost, însă, prea frumos, sau, cu alte cuvinte un proiect prea bine pus la punct ca să meargă... bine.

Intre timp, ministrul de resort este schimbat, noul ministru, mai „ponderat” abandonează proiectul, iar savantul Ahmedov, după ce, în mod delicat este lăsat să înțeleagă că este „rupt de realitate”, i se oferă o catedră la un institut din Moscova.

În vara anului 1988 s-a desfășurat expediția americano-turcească în Marea Neagră cu o navă pentru cercetări oceanografice „KNOCK”. Pe savanții turci îi interesa, în mod deosebit, starea de iradiere a rămășițelor de pe fund și a atmosferei deasupra mării ca urmare a avariei de la Cernobil. Totul părea că se afla în limitele normale, naturale: apa, peștele, moluștele nu

inspirau nici un fel de teamă. În schimb, rezultatele celei de-a doua părți a programului, unde se studiau modificările ale structurii hidromecanice a mării au stîrnit o mare îngrijorare. În raportul expediției, acestea au fost calificate ca fiind dramatice. Zona infectată cu hidrogen sulfurat s-a ridicat, spre suprafața mării, la numai 85 de metri iar în lunile de vară la numai 50 de metri.

Teama a fost confirmată întocmai și de prima expediție sovieto-americană (care s-a terminat în aprilie 1989) pentru cercetarea nivelului de poluare al Mării Negre.

Semnale de alarmă există. Există și proiectul salvator. Natura, parcă singură îndeamnă la varianta unică tehnologică și pentru salvare și pentru binele nostru în același timp. Poate că ea ne propune un anume gen de test pentru supraviețuire.

Text prelucrat și adaptat
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

Gînduri

(urmare din pag. 3)

aleasă simțire și recunoștință, adunate în sufletul nostru românesc, pentru cei aproape zece mii de soldați, gradați, subofițeri și ofițeri, care au căzut eroic la datare pe cîmpul nemuririi.

Alături de cei loviți de plumbi, de schije sau împuși de baionete pe timpul asalturilor temerare asupra redutelor otomane, în conștiința generațiilor au rămas, ca exemple de slujire devotată a patriei, mii și zeci de mii de fii ai poporului român de pe întreaga arie de trăire românească.

Vitejia a fost cîntată de poeți, imortalizată în celebritatea pinzelor unor, de-atunci încoace, Grigorescu, Henția, Szathmary, a inundat săracele și puținele tipografii ale vremii într-o expoziție de alese scrieri despre viteji. „România liberă”, din 18 decembrie 1877, referindu-se la vitejia românilor pe timpul campaniei glorioase, fie că erau munteni, moldoveni, transilvăneni, bănățeni, maramureșeni sau bucovineni, consemna: „Nimeni nu mai cutează a deosebi pe români de români, fie oriunde în Moldova, în Muntenia, în Ardeal, în Banat (...) românul cînd e vorba de faptă bărbătească, e român ca toți românii. Asta ne leagă, ne împreună și ne încheagă, asta știe lumea să recunoască la noi un popor compus din oameni de același fel binecuvîntat”.

În această zi, de 9 Mai, toți oamenii mării din România și-au îndreptat prinusul de recunoștință spre eroii marinari care au dat semnalul primelor lupte în Războiul de independență, au atacat și scufundat nave otomane pe Dunăre, au sprijinit cu focul bateriilor de coastă de la Calafat trupele care luau cu asalt Vidinul, au întins poduri peste Dunăre pentru trecerea trupelor române și le-au apărut cu ajutorul barajelor de mine. Să punem mereu cite o floare la monumentele recunoștinței de la Ghecet și Calafat, înălțate în memoria marinarilor, cîstindu-le memoria aidoma tuturor eroilor neamului.

9 Mai 1877 — 9 Mai 1945: arc peste timp, și din nou jertfe în numele independenței și libertății.

Luptele au fost neînchipuit de dure, iar singele românesc a curs și pe pămîntul altor țări. Mărturie stau cimitirele și monumentele eroilor români din Ungaria și Cehoslovacia. Și-au întrerupt cursul vieții peste 100.000 ofițeri și soldați ai armatei române, care și-a cîștigat dreptul să treacă pe sub Arcul de Triumf.

9 Mai glorioasă, etern și cu deschideri spre viitorul care ne-a adus prezentul speranței viitoare. Vitejii neamului așteaptă și primesc recunoștința neamului. Unii sînt acolo unde nu există nici durere și nici întristare. Să ne rugăm pentru ei și să le dăm onorul, în fiecare an, de Ziua Independenței.

BREVIAR

(urmare din pag. 13)

Marina Militară Italiană dispunea, deja, de docuri uscate la Veneția, Taranto, Napoli și La Spezia și de un doc plutitor (G.O. 52), staționat la Taranto, singurul comparabil, ca dimensiuni, cu G.O. 53 dar intrat în serviciu acum mai mult de 10 ani.

G.O. 53 poate andoca: submarine, corvete, fregate (clasele „LUPO”, „MAESTRALE” și „MINERVA”) și viitoarele superdistrugătoare clasa „ANIMOSO”.

Docul poate fi remorcat în zonele în care este necesar, chiar în condiții hidrometeorologice mai grele, cu valori de peste 3 m înălțime; totuși, portul său inițial de staționare va fi Augusta (Sicilia).

Dotările și facilitățile Docului plutitor G.O. 53 sînt următoarele: autonomie energetică, putînd furniza curent electric navelor andocare sau submarinelor staționate la 1mersiune; de asemenea, poate furniza submarinelor aer comprimat și apă dulce; atelier mecanic; două ateliere de sudură electrică; platforme laterale mobile pentru lucru la corpul navei; două macarale cu capacitatea de 8 t fiecare; cabină centrală de unde se pot comanda toate operațiunile de scufundare a docului, andocarea navei și ridicarea docului; dotările necesare pentru echipajul propriu de 42 persoane și pentru echipajul navei andocate (pînă la 400 persoane); punct de prim ajutor.

(continuare în pag. 27)

Propuneri pentru marmurile mării (I)

Cel care „A PUTUT PRINDE O STEA“

D easupra duhului întunecat al furtunilor, ca o moarte pre moarte căldind, din curaj și încredere, din pricepere și rezistență, din eroism și speranță, enormă speranță, în năprasnica furtună din primăvara anului 1888, pe bricul „Mircea“, din ce era o scinteie s-a aprins și înălțat ca o flacără eternă — „Spiritul Mircea“.

Cutezătorii de atunci nu mai sînt, dar au rămas prin legea naturală care protejează împotriva uitării marile fapte ale înaintașilor. Fapte păstrate în memoria generațiilor de urmași și încrustate în marmurile mării spre aduceri aminte.

Cei mai mulți dintre marinarii consacrați, legați prin dragoste și îndeletnicire de nemărginirile de ape, cunosc încercările-limită la care a fost supus echipajul bricului „Mircea“ în acea furtună neîndurătoare, încercări depășite printr-o eroică luptă cu marea, o mare părăsită de legile armoniei și lăsată la discreția stihliilor. Părea, atunci, că o instanță oarbă și surdă, sălbatică și necrutătoare a decis pieirea navei și echipajului, că hotărîrea — aceeași care a dus la scufundarea a 40 de ambarcațiuni de toate mărimile — va fi implacabilă și pentru bricul „MIRCEA“. Dar nu a fost să fie așa. Neprevăzutul poate fi de multe ori înălțat prin puterea oamenilor pricepuți și dirzi. La măsurile dictate de împrejurări de către SEBASTIAN EUSTAFIU, comandantul bricului „MIRCEA“, măsuri îndeplinite cu eroism și spirit de sacrificiu de către echipaj, s-a mai adăugat un fapt pe care cele mai multe descrieri inspirate de năprasnica întâmplare nu-l amintesc.

În condițiile în care nu se mai știa nimic despre „MIRCEA“, secundul navei, locotenentul Pavel Popovăț, cu priceperea lui recunoscută și o răbdare proverbială, a găsit o poartă deschisă către înalt, către speranță, printre îngrămădirea sălbatică de nori încărcăți de întuneric. Cu o observație astronomică a stabilit cu precizie punctul navei.

Faptul — aparent minor pentru necunoscutorii, în comparație cu atâtea altele câte s-au petrecut în cele trei zile și trei nopți pe o mare sălbatică, cu vânturi necrutătoare și ploaie continuă —, s-a dovedit esențial pentru cei care știau ce înseamnă să cunoști cu certitudine unde te afli pe mare.

În lucrarea sa de referință — „Istoria Marinei Române“ — publicată în anul 1906, locotenent-comandorul C. Ciuchi ne oferă o primă explicație: „La 22 Maiu, vîntul mai slăbete, se mai luminează puțin, așa că se poate lua o observație solară basată pe o latitudine estimată puțin exactă din cauza derivei enorme a vasului care arată că se găsește pe meridianul de 27°, pe latitudinea estimată de 42°30“. O precizare importantă dar nu și o explicație completă, impusă, poate, și de natura lucrării. Amănuntele, care în asemenea cazuri sînt esențiale, au fost precizate pentru posteritate de Sebastian Eustafiu, fostul comandant al bricului „MIRCEA“, după 44 de ani de la pustiitoarea furtună, în luna mai 1932, la ceremonia consacrată tragiciei dispariției a comandoului Pavel Popovăț care și-a ales Marea ca mormînt. Un sfîrșit care ne amintește de întoarcerea în cele eterne a poetei antice Sapho. Într-un impresionant elogiu închinat fostului său secund, amiralul Sebastian Eustafiu a precizat: „În campania de construcție a bricului „MIRCEA“ din 1888 era comandant secund, a stat neclintit la postul său, zilele și nopțile de groznică furtună. Prin cunoștințele sale astronomice și dibăcia observațiilor a putut prinde o stea, a-i lua înălțimea, printre norii vijeliei. A calculat și a fixat poziția vasului, care din cauza uraganului ce l'a frîmțat continuu,

Nori peste nori închid toate cărările spre cer,
Vînturi peste vînturi întunecă buna vestire,
Morminte de valuri îngroapă aripi fără judecată!
Dezbrăcat de toate poverile lumii ca un sfînt prigonit.
Un catarg crește nespun pină la steaua de veghe,
Vertical pe raza speranței trece prin poarta
etern deschisă cutezătorilor.
Stea și catarg nimic nu-i mai sfîrm
Cutezătorii larg și mai largul
Pe mări în așteptări de țarm.



nu se mai știa unde se găsește. Pe temeiul acestei observații și a calculului exact, bricul „MIRCEA“, cu catargele rupte și velele sfîșiate, a găsit cu ușurință intrarea Bosforului și a intrat la adăpost“. (România Maritimă și fluvială An I, Nr. 7—8, 1932 p. 286).

Comandantul secund Pavel Popovăț „a putut prinde o stea“. O sarcină ușoară într-o noapte împiedecă, greu de imaginat „în noaptea aceea stranie în care părea că se apropie sfîrșitul lumii“. („Timpul“ An III, Luni 3 aprilie 1939, nr. 686), cum își amintește același amiral, cu o altă ocazie. Și, totuși, o sarcină posibilă pentru un om care era, după cuvintele lui Jean Bart: „O îmbinare fericită de calități înnăscute și o solidă pregătire științifică“, prin care a ajuns „un adevărat maestru în arta nautică și un savant în știința navigației. În larg, suveran pe puntea de comandă, între cer și apă, îndrăzneț calculator și hotărîr. Cu ochul sigur, cu singe rece, în manevra plazeilor era neîntrecut. (...) Era un model pe care tinerii ucenici din aspra școală a mării se încercau să-l imiteze“. (România Maritimă și Fluvială, An I, Nr. 7—8, p. 287).

Multe se mai pot spune despre comandorul Pavel Popovăț, navigatorul pasionat, bun matematician și inventator îndrăzneț. Toate se alcătuesc într-o invitație spre a le descoperi singuri, pentru că nimic nu e mai frumos și durabil decât țărnul la care ajunge omul prin propriile eforturi.

Pavel Popovăț — un marinăr subjugat de dorul de desăvîșire în arta navigației — un nume pentru memoria mării, pentru marmurile mării. Fie-mi permis să-l apar și eu de uitarea valurilor, vînturilor, prin marmura cuvintelor.

Horia-Titus VASILONI

O viață dedicată mării

urmare din pag. 5

dumneavoastră ministru, a guvernului României de azi. Căci o Deltă păstrată ca un element natural are și o deosebită importanță în fenomenul de purificare, desigur parțială, a apelor Dunării, având, deci, implicații serioase în diminuarea poluării Mării Negre. Șansa de a micșora cantitatea de produse toxice deversate în Marea Neagră este absorbită în zonăle mociroase, în spațiile de inundate ale fluviului; se poate avea un fel de absorbție prin intermediul tuturor a nimalelor mici, a insectelor ce trăiesc aici și care pot absorbi o parte din produsele toxice. Delta ar fi, astfel, un ultim filtru ce ar proteja, în mod natural, Marea Neagră, păstrându-se, totodată, ca o rezervație ce relevă o splendidă creație a naturii.

Desigur, rolul Deltei Dunării este important în diminuarea poluării, dar trebuie desfășurate acțiuni de protecție de-a lungul întregului fluviu. Căci problemele vizând poluarea sînt mai grave, adesea, pe afluenții decît pe fluviul propriu zis. Eu cred că pe afluenții se joacă soarta Dunării. O bună parte din apele Europei se varsă în Dunăre iar destinul ei este important pentru toți oamenii.

Privind exploatarea fluviului, ca arteră navigabilă, cred că nu trebuie repetată greșeala făcută pe Mississippi eroare care se plătise acum dur. Acolo au gîndit și, din păcate, au realizat o arteră abordabilă navelor maritime, constrînd și porturi maritime iar greșeala — repet — o plătesc acum foar-

te scump. În ceea ce vă privește sînt sigur că s-a renunțat la proiectul fostului dumneavoastră președinte, Ceaușescu, pe care l-am cunoscut personal, și al celorlalți, tehnocrați din regimul trecut, de a face Dunărea navigabilă pînă în Germania, cu vase maritime. Este stupid. Cred că trebuie să se rămîna la ideea descărcării navelor în portul Constanța și tranzitarea bu-nurilor pe barje. Este esențial pentru soarta fluviului. De altfel asemenea practici și asemenea mod de gîndire ce ignorau firescul, natura în ceea ce este ea pentru noi și pentru generațiile viitoare, se regăseau și în Bulgaria, în Iugoslavia, în Ungaria, impus de faimoasa „modă” a lui Lenin. Acum, desigur, un alt orizont se deschide acestor popoare, popoarelor Europei care, sperăm vor conlucra, sub noi auspicii, și în ce privește conservarea și protejerea cadrului natural în care s-au născut și trăiesc.

Calendar marinăresc

28 Mai

— 1898 — A fost adoptată Legea pentru organizarea Marinei Militare a României care se componea din Divizia de Dunăre cu sediul la Galați și Divizia de Mare cu sediul la Constanța. Comandamentul Marinei Militare era dislocat la București.

30 Mai

— Intre 30 mai 1498 și 25 noiembrie 1500 a avut loc a treia călătorie a lui Cristofor Columb spre America.

— 1877 — Bateriile de artilerie de la Calafat, deservite de marinari, au sprijinit cu foc acțiunea de cercetare a navei rusești „ADA”.

31 Mai

— 1213 — Victoria flotei engleze asupra celei franceze în bătălia de la BRUGES (s-au confruntat 1800 corăbii și ambarcațiuni).

— Intre 31 mai și 1 iunie 1916 a avut loc „Bătălia Iutlandei” sau „Bătălia de la SKAGGERAK”, una dintre cele mai mari bătălii navale din istorie: flota engleză a pierdut 23 de unități (dar a menținut blocada coastelor) iar cea germană, 11 unități.

G.P.

urmare din pag. 7

Oamenii mării

La orele 13.30 ultimele rămășițe ale incendiului sînt înăbușite în urma contactului direct cu apa rece. Temperatura pe punți începe să scadă. Comandantul ARNAUTU poate, în sfîrșit, să răsuflie oarecum ușurat; este, din nou, stăpîn pe situație.

Pentru a putea reveni în port remorcat de „VITEAZUL”, se vede nevoit să abandoneze ancora deocare nu avea energie electrică să o recupereze.

Nu fără riscuri, celălalt comandant își face un plan, calculează probabilitatea de reușită, și-l asumă ca atare și îi oferă cu generozitate o variantă salvatoare. După o altă manevră executată cu iscusință și în deplină siguranță, în pofida deplasamentului navei „274” și a efectului vîntului, cabestanul navei comerciale este alimentat cu tensiunea necesară de la bordul navei militare. La 14.30 „VALEA ALBA” avea ancora la post. Chiar și

în asemenea condiții vitrege, cei doi comandanți s-au dovedit loiali meseriei lor și au ținut, cu tot dinadinsul, să aibă satisfacția lucrului temeinic făcut pînă la capăt.

DESPRE
CE NU S-A SCRIS
ÎN JURNALUL DE BORD

După ce s-au dezlipit una de alta, cele două nave și-au urmat fiecare calea lor, drumuri aparent diferite dar minate parcă de același unic și de netăgăduit destin: al confruntării stihnice dintre capriciile tenebroasei mări și profetia celor care, fără să o sîdeze, încearcă, pe rînd, să o înțeleagă, să o îmblizinească și să o domine, înfruntînd-o, cu stoicism, preț de o viață.

Reînțorsi la dana zero, marinarii de pe „274” și-au continuat activitatea de supraveghere, concomitent cu pregătirea minuțioasă, metodică a viitoarelor misiuni specifice, de luptă. Deși întinerit cu ostasi re-

cent încorporați, echipajul militarilor s-a evidențiat prin profesionalism, acțiune promptă și extrem de disciplinată și, nu în ultimul rînd, prin eficiența gestului dezinvolt de devotament față de o cauză comună și întrajutorarea frățească.

Nevoită să facă prematur calea întorsă, „VALEA ALBA” și-a amînat, fără voie, voiajul abia început, revenind la dana 57 în vederea depistării cauzelor incendiului și remedierii defecțiunilor provocate de acesta.

Izvoarele, adesea, din orizonturile întîrse ale deontologiei celor care, prin opțiune, vocație și educație profesională, par hărăziți dintotdeauna acestei mîlt încercate meserii, legile necrisce ale marinării au triumfat și de această dată. Pentru cei doi comandanți, confruntarea cu ei înșiși s-a dovedit cea mai originală carte de vizită schimbată cu totul fortuit; iar simpla strîngere de mînă cu care a fost pecetuit blazonul omeniei a doi — pînă atunci — necunoscuți, mai mult chiar și decît un jurămint.



magazin • magazin • magazin

AMPLEXIUNI

• Prima navă românească specializată în lansarea de mine a fost torpilorul de construcție engleză „ALEXANDRU CEL BUN”, lansat în anul 1882.

• Prima navă care a folosit serviciul sateliților a fost pachebotul britanic „QUEEN ELIZABETH II”, lansată în anul 1968, putându-se determina poziția unei nave cu o precizie de 0,1 Mm.

• În anul 1898 canoniera franceză „L'AVANLANCHE” a fost atacată de un uriaș animal marin, asemănător unui șarpe, echipajul salvând nava numai după folosirea artileriei de bord.

• Primul iaht care a făcut ocolul lumii a fost „SUN BEAM” având la bord pe lord și lady Brassey și cîțiva invitați; aceasta s-a întâmplat între anii 1876—1877.

• Primul crucișător de bătaie din lume a fost nava engleză „INVICIBLE”, lansată în anul 1907.

• Cel mai tânăr circumnavigator solitar este Robin Lee Graham, de 16 ani, care petrece la bordul ambarcației sale numită „DOVE” 4 ani și 271 zile, desigur cu escale, între 27 iulie 1965 — 30 aprilie 1969.

• Primul crucișător cu propulsie nucleară a fost nava americană „LONG BEACH”, lansat în anul 1961.

• Televiziunea submarină este folosită pentru prima dată la recuperarea submarinului britanic „AFFRAY”, scufundat la 15 aprilie 1951, la gurile Tamisei.

• La 26 februarie 1942 crucișătorul olandez „TROMP” a fost „escortat” timp de aproape

trei ore de un obiect luminos care nu părea a fi intimidat de tunurile îndreptate spre el.

• Goeleta britanică „WATERLOO” a fost scufundată la 19 martie 1885 de o groznică lovitură dată de un... cașalot uriaș; echipajul este salvat de un vas de pescari francezi, în aceeași zi.

• Primul portavion cu propulsie nucleară a fost „ENTERPRISE”, de construcție americană, cu un deplasament de 74.700 t. lansat în anul 1960.

• Anul 1800 consemnează dispariția primei nave americane de război: fregata de tonaj mijlociu „U.S.S. INSURGENT”, cu un echipaj format din 340 de oameni și o putere de foc menită să descurajeze multe nave mai temerare.

• Prima femeie care a efectuat solitar o circumnavigație a fost neozelandeza NAENI JONES, pe velierul „EXPRES CRUSADER”; călătoria a durat 266 de zile, între 9 septembrie 1977 și 8 iunie 1978.

• La 6 iunie 1855 nava britanică „ARMY AND NAVY” i-a debarcat la Constanța pe inginerii Leon Lalano și Jules Michel precum și pe medicul Camille Allard, având misiunea de a construi un drum între Constanța și Rasoara, drum a cărui construcție va fi inaugurată la 25 noiembrie din același an.

• Cuirasatul englez „MINOTAUR”, construit în 1867, a fost denumit datorită caracteristicilor sale (deplasament = 10.000 Tdw și lungime = 122 m) „monstru metalic”; din aceeași categorie de „monștri” mai făceau parte și cuirasatele „NORTHUMBERLAND” și „AGINCOURT”.

• Prima navă din lume comandată de vocea umană este mineralierul japonez de 17.000 tdw „KINOKAWA MARU”, nava executând 11 comenzi în limba engleză cu accent japonez, refuzând comenzile altei voci decât cea din programator.

— În noaptea de 6/7 februarie 1933 comandantul petrolierului american „RAMAPO” a măsurat un val cu o înălțime record: 34 m.

Emilian ANDREI

A M P L E X I U N I

Giganții mărilor

TESSERA CONTERA — navă construită în Egiptul antic, cunoscută ca prima navă gigant din istorie. Construită în timpul lui Ptolomeu Philopator (201—203 î.e.n.) nava avea o lungime de 130 m și o lățime de 22 m (din alte surse 150 respectiv 24 la pupa și 28 la prova). Propulsia gigantului era asigurată de 4000 de trăgători la ramele ce erau dispuse pe 40 de rânduri a câte 100 de trăgători.

Mărimea echipajului ar ridiculiza orice mastodont modern al apelor: 8000 de persoane din care 400 marinari, 3000 de luptători, personal auxiliar. Nava avea 12 punți. Tocmai gigantismul navei asigura o manevrabilitate dificilă precum și o viteză mică. Relații despre nava-gigant TESSERA CONTERA ne-au rămas de la istoricul Callistene.

THALAMAGOS — o altă navă gigant a Egiptului antic construită tot în timpul domniei lui Ptolomeu Philopator. THALAMAGOS era, de fapt, un palat

plutitor cu o lungime de 100 m, lățimea de 15 m și un pescaj de 1,8 m. Nava-palat avea o suprastructură înaltă și era formată din două corpuri, având, deci, două pube și două prove. Ca și TESSERA CONTERA avea viteză mică și manevrabilitate foarte greoaie.

LA COURONNE — prototip de navă de linie franceză, construită în decurs de 10 ani. Era considerată a fi cea mai mare navă construită până la jumătatea secolului al XVII-lea, exceptând cele două construite în Egiptul antic. Intrecea în mărime nava ROCHE-FORTE (L = 36 m, B = 13,30 și 12,85 m înălțime la pupa) din vremea regelui Ludovic cel Sfânt, și aceasta considerată una din cele mai mari nave din acea vreme.

Lansată în anul 1638, nava avea un deplasament de 2460 tone, o lungime de peste 50 m, ca. 15 m lățime și un pescaj de 5,4 m.

Armamentul era format din 106 tunuri (din alte surse 72) dispuse în bordurile celor 3 punți. Tunurile aruncau proiectile din piatră. Cele 8 ancore cântăreau câte 3500 kg fiecare. Echipajul navei era al-

→

magazin • magazin • magazin



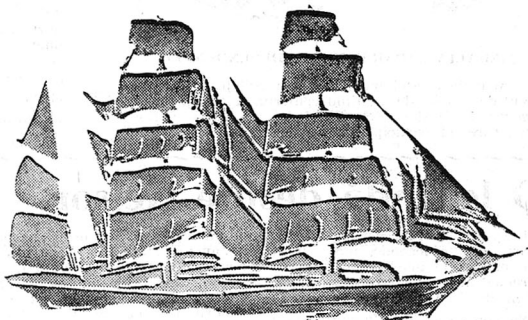
LA CANOTAJ

Plouă. Plouă întruna. Ploaie mocănească. Spectatorii, v-o doi, stau zgribuliți sub coroana unui pom. Nu e bine. Trăsnește. Arbitrul de start, ascuns sub o mantă, urmărește alinierea schifurilor. Urlă în portavoce. 2 mai în spate. Stop. 5 ușor înainte. Stop. 2 înainte. 1 înapoi. Tango. Un-doi-trei. Vals. S-a plictisit și starterul. Dă plecarea. Bărcile țîșnesc. Înainte. De fapt înapoi, pentru că în schifuri se stă cu spatele spre înainte. Asta da sport. Să mergi spre linia de sosire cu spatele. Și atunci cum se va rupe ața cu pieptul? Dar asta o canotaj nu atletism. Aici nu e ață. E apă. Multă și rece. Și sus și jos. Sus pentru că ploaie, jos pentru că e lac. Toți schifștii sînt și ei lac. De sudoare. Și de apă. De sus și de jos. De sus pînă jos. Dar cel mai tare îi chinuiesc cirmacii. Niște aia mici, ascunși în virfurile bărcilor. Da' țîpă de zici că-i nu știu ce concurs. O barcă virează brusc. Plonjează unul în apă. Nu de plăcere. A prins un rac. Adică nu l-a prins. L-a lovit. Vista l-a lovit în burtă. Nu pe rac, pe schifist. Asta înseamnă rac. Colegii lui nu-l ajută. Îl

invită să înoate spre mal. Celelalte schifuri continuă cursa. Unul merge în zig-zag. Cirmaciul nu prea știe să cirmească. E băiatul antrenorului. Pilă. Da' țîpă și el. Cit poate. Dă să-l întreacă pe taică-său. S-a ajuns la 1000 de metri. Ploaia s-a oprit brusc. Pe mal se văd spectatorii. Nu mai au putere să strige. Daud din mîini. I-au năpădit ținări. Unul aruncă mămăligă cu ambele mîini. E pescar. Se bucură în

sinea lui. Peștele mușcă după ploaie. Da' nu latră. Atunci cine latră? N-o fi vreun cîine al paznicului. Ala și mușcă. Nu paznicul. Cîinele. Schifștii se opintesc în visle. Vorbesc printre dinți. Indemnîndu-se. Care pe care? Șalu-pa arbitrilor zburdă în spatele concurenților. Îi urmărește. Dar nu-i va prinde. Mai sînt 100 de metri. Finișul e impresionant. A apărut curcubeul. Dar nu-l văd toți. Unii văd stele. Co-

lorate. Uite că primii au trecut linia de sosire. Aruncă visele din mîini și bagă mîinile în apă. Nu le-o fi ajuns atîta apă? Vin și ultimii. Mai că rid, l-au bătut pe ăla cu pescuitorul de raci. Nu le mai pasă. Strocul zice în gura mare. Ce ne pasă nouă? Se oprește și șalu-pa arbitrilor. Unul ridică steagul alb. E-n regulă. S-a predat...



→
cătuit din circa 700 de oameni, iar statul major din 30 de ofițeri.

Nava avea trei catarge cu arbori gabieri și un bompres, iar vecele erau dispuse în 3 etaje. Deși impresiona prin dimensiunile sale, ducesa de Rohan, din pădurea căreia s-a tăiat lemnul pentru construcție, pretindea că nu este destul de mare pentru cit lemn s-a luat.

GREAT EASTERN — pachebot britanic cu care se începe construirea marilor transatlantice. Proiectul a fost conceput de Isambard Brunel (1806—1859), iar construcția a fost realizată de John Scott Russel (1808—1882) la compania special constituită Eastern Steam-ship Company. Incepută în februarie 1854, corpul a fost lansat transversal în intervalul 1857—1858, cu foarte mari probleme datorită surpării malului. La lansare nava se numea LEVIANTHAN, botezată de o tinăruță cu un nume predestinat: HOPE (Speranța). În timpul construcției mor trei muncitori și un vizitator.

Nava avea o lungime de 211 m, lățime de 25 m,

o înălțime de 17,7 m și un deplasament de 32.160 tone, depășit abia de LUSITANIA, în anul 1907.

Propulsia navei era asigurată de o mașină cu a-buri realizată de firma Jones Watt care dezvoltă 3410 C.P. pentru zburătorii, iar alte patru mașini pentru elice dezvoltău 4880 C.P. Viteza medie a navei era de 14,5 Nd.

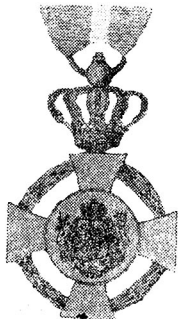
Nava era amenajată pentru 5000 de pasageri sau 10.000 de militari în caz de război. Prima traversare a Atlanticului are loc în iunie 1860. Printre primii pasageri ai navei se află și celebrul scriitor Jules Verne, care va scrie nu mai puțin celebra sa carte „Orașul plutitor”.

De la construcție încă, dar și în timpul serviciului, nava a avut o sumă întreagă de probleme, însuși ultimul său cumpărător, care spera să facă o afacere bună din vânzarea fierului vechi, a plătit de aproape 2 ori și jumătate suma pe care a cîștigat-o prin defaectare. În unul din compartimentele etanș ale navei este găsit un schelet care a însoțit nava de la lansare pînă la dezmembrare, considerîndu-se că tocmai de aici... marile probleme.



magazin • magazin • magazin

Medalistică și Marina română



(„Serviciul ereditiv” els. a II-a)

MEDALIA „APĂRĂTORII INDEPENDENȚEI”

Apariția acestei medalii a fost prilejuită de războiul de Independență, fiind conferită celor mai mulți dintre ofițerii și gradele inferioare ale Corpului flotei, care au participat la operațiunile de luptă.

Există oare vreun român trecut, cit de cit, prin școală, care la această întrebare să nu răspundă „oui?” Eu unul așa am răspuns dar pe urmă am văzut că este loc... și pentru mai bine.

Fram cu nava-scoală „Mircea” la Toulon, în cadrul unei vizite de curtoazie. Intr-o dimi-

indemină. Păduchi nu aveam și chiar dacă din dorința de a-l servi pe francez am fi reușit să facem rost de vreo citiva, nu știam cum să distingem printre ei pe „păduchite”, iar printre acestea pe cele frumoase. Și-apoi, dacă nu era vorba de cit de niște amărâți de păduchi, de ce-o fi ve-

Parlez vous français?

neată, a venit la navă un francez cu un camion și a cerut „les poubelles”. Nici eu și nici ceilalți aflați atunci pe punte nu știam ce înseamnă acest termen și cum el nu figura în dicționarul de buzunar, am zis că trebuie să fie un cuvânt compus, deci format din **POU** (adică „păduche”) și **BELLE** (adică „frumoasă”). Numai că nu ne prea venea la

nit francezul cu camionul? O cutie de chibrituri ar fi fost mai mult decât suficientă...

Noroc că francezul a văzut repede că a înțeles și a reformulat cererea, înlocuind cuvântul **poubelle** cu **bidon**, ceea ce ne-a permis să înțelegem că, de fapt, venise doar ca să ridice gunoierul...

N. PĂDURARIU

O legendă despre Nelson

Despre amiralul Horațiu Nelson circulă multe legende, mai mult sau mai puțin adevărate, unele cu caracter anecdotic sau moralizator, altele de tipul celei ce urmează.

Se spunea despre faimosul amiral că, debarcând în Gibraltar la 20 iunie 1803, stabilea un record în marina britanică, stînd la bordul lui „VICTORY” doi ani consecutiv, fără a pune piciorul pe pămînt. Era un record la categoria amirali. Asemenea lungi perioade de ambarcare își puneau, desigur, pecetea asupra personalității celor ce le suportau de voie sau de nevoie. Erau, practic, pregătiți pentru orice, și fie că pare sau nu ciudat, Nelson umbla pe mare însoțit de un sieri, același sieri în care se odihnește și astăzi, la catedrala Saint Paul din Londra. Coșciugul acesta are o istorie nu toamă obișnuită. El este rezultatul unei glume între camarazii de arme dină bătălia de la Aboukir.

Punctul culminant al acestei bătălii l-a constituit explozia magaziei de muniții a navei amiral franceze „L'ORIENT”. Explozia a distrus instantaneu citadela plutitoare cu 120 de tunuri. După trei ore de luptă și această explozie, din cei 900 de membri ai echipajului au

supraviețuit 32. Resturile epavei ce se numea „L'ORIENT” au ars și s-au scufundat pe un fund de numai 12 metri. Ele au fost de altfel regăsite și studiate de către scafandrii francezi în 1944. Această infernală explozie a fost apogeul dezastrului francez.

Britanicii au pierdut și ei 920 de oameni la bordul navelor angajate. Insuși Nelson fiind rănit la cap, dar prin această victorie se punea punct cuceririi de către Franța a Egiptului. Napoleon a fost astfel îpsit de flota ce îi asigura legătura cu țara.

Sensibil la atenții și cadourile, Nelson a primit o mulțime din partea subalternilor, toate pentru a-i reaminti glorioasa zi de 1 august 1798, toate provocîndu-l o stare aproape euforică. Pentru a-l trozi puțin din această stare, un foarte bun și apropiat prieten, comandorul Hallowell, comandantul lui „SWITSURE” s-a gîndit că șeful și prietenul lui ar trebui să fie puțin mai realist și a ordonat timpurului său să confecționeze un frumos sieri din lemnul catargului mare al ghinionistului „L'ORIENT”. Odată gata, l-a trimis în dar amiralului însoțit de următorul mesaj: „Sir, mi-am permis libertatea

Nava amiral „VANGUARD”



de a vă face cadou un sieri din catargul mare al lui „L'ORIENT”, astfel încît, atunci cînd vă veți încheia cariera în această lume, să vă permită să fiți înmormîntat în propriul dumneavoastră trofeu; dar acest moment fi-va cit mai distant, ceea ce vă urează al dv. sincer prieten, Benjamin Hallowell”.

Sieriul a fost transportat la bordul navei amiral „VANGUARD” și Nelson l-a păstrat cu grijă, mulți istorici speculînd faptul că mîntea bătăliei decisive de la Trafalgar, Nelson a pus să fie gravată pe capac povestea lui...

Dr. ing Cristian CRĂCIUNOIU

Răspundem cititorilor

Instituiam, începând cu acest număr, rubrica de răspunsuri la scrisorile primite la redacție. Sperăm că vom realiza un dialog permanent cu dumneavoastră, benefice pentru prestigiul și seriozitatea publicației noastre.

Dorim să stabilim puntea de legătură sentimentală, de la inimă la inimă, între noi și semnatari, între toți cei care, prin profesiune sau stare sufletească, se știu și se simt legați de mare.

Vă asigurăm că suntem receptivi la toate criticile, observațiile, sugestiile și propunerile venite din partea dumneavoastră, ca cititori, scopul nostru fiind realizarea unei publicații de înaltă ținută, conformă cu importanța domeniului abordat și respectul pe care-l datorăm omului în uniformă de marină.

Capitan de rangul I (r) Emilian MUNTEANU, București. După toate cîte ne-ați scris ne-ați dovedit că sînteți un cititor foarte atent și exigent al publicației „Marina Română”. Ne place să credem că doar din dragoste pentru marină și nu din dorința de a prinde în virful acului din țintă, nu ne-ați iertat nimic. Chiar dacă în majoritatea cazurilor se obișnuiește a se găsi o scuză în „greșelile inerente începutului” noi nu procedăm astfel și vă spunem că sîntem de acord cu observațiile dumneavoastră, referitoare atît la formă cît și la fond, ni le însușim și încercăm să respectăm regulile bine stabilite în gazetărie. Cu fiecare număr de apariție sperăm să găsiți în revistă cît mai puține lucruri discutabile. Și dacă, în calitate de ofițer, considerați că aveți datoria sfîntă de a apăra Limba Română dorim să vă convingem că și noi, în calitate de slujitori ai presei, avem aceeași datorie pe care căutăm să ne-o îndeplinim zilnic.

Vă mulțumim pentru felicitările sincere adresate redacției la apariția publicației și dați-ne voie să vă considerăm un prieten al întregului colectiv redacțional. Așteptăm cu interes scrisorile dumneavoastră.

Locotenent major Georget GEORGEL, Brăila. Aveți dreptate. Marina Militară merita și aștepta de mult un organ de presă propriu, care să-i slujească interesele și să-i ilustreze problemele specifice. Cît de mult reușim să abordăm aceste probleme rămîne să aflăm de la cititorii noștri.

Ne-ați dovedit că sînteți interesat de istoria marinăriei și aveți dreptate cînd susțineți că a venit timpul ca orice bun marinăr să

știe totul, sau aproape totul, din adevărata istorie a Marinei române. Este salutară ideea lansării unui concurs pe această temă și așteptăm colaborarea dumneavoastră cu materialul necesar (întrebări, răspunsuri, bibliografie). Am reținut și celelalte propuneri și am făcut demersurile necesare. Veți găsi în numărul viitor, la rubrica „Magazin” ceea ce ne-ați trimis.

Ca să vă liniștim, vă asigurăm că răbdarea ne caracterizează, citim cu atenție tot ceea ce primim la redacție și încercăm, pe cît posibil, să mulțumim pe fiecare în parte.

Locotenent major Vasile Mircea POPITIU, Tulcea. Să nu ne luăm în nume de rău faptul că încă nu am scris despre pasiunea dumneavoastră la rubrica „TOP HOBBY CLUB”, dar am așteptat materiale și din partea altor ofițeri de marină. Datorită lipsei lor de îndrăzneală, se pare că vom aborda această rubrică trimestrial. Așa că, în acest trimestru este rîndul dumneavoastră, mai ales că am fost plăcut impresionați de grafică deosebită pe care o realizați, de consistența mesajului transmis cît și de maniera de lucru.

Lăsați impresia unui om care spune lucrurilor pe nume.

Supportați la rîndu-vă adevărul? Cîntind scrisoarea dumneavoastră am avut senzația că sînteți tipul omului „caustic”, al celui care „privește înapoi cu mînie”, pe care-l macină gîndul că alții „au avut

șansa” și înainte și după... Poate că este numai o părere neconformă cu realitatea!

Sînteți, cu siguranță, un om perseverent și veți reuși în cea de-a doua problemă despre care ne-ați scris și care, fiți de acord cu noi, nu este „un alt hobby” ci un demers constant în realizarea unui scop dorit. Sincer, vă dorim să a-veți succes.

Major Gheorghe NIȚA, Constanța. Am găsit în dumneavoastră o-mul cărui îi place mult literatura și ne bucură colaborarea. Este bine că ați „îndrăznit” să ne scrieți și să ne propuneți o rubrică nouă, „PRO MEMORIA DIDACTICA”, în care vor fi inserate citate cu un conținut adecvat tematicii nominalizate prin titlu, va fi o rubrică de interes pentru cititori. Mulțumim pentru materialul de început.

— **Doamnei NINA IVANCIU — Mangalia.** Ne bucură aprecierile frumoase pe care le-ați făcut referitoare la revista „MARINA ROMÂNĂ” și mulțumim totodată pentru urarea „VINT BUN DIN PU-PA!”.

Chiar dacă ne rugați să vă scuzăm stîngăcia am reținut sugestiile. Am reținut și poeziile scrise cu sensibilitate, unele chiar cu... har.

Poezia de dragoste, are, fără îndoială, virtuțile ei incontestabile dar sîntem convinși că veți găsi muza care să o asocieze și cu... marea. Oricum, mai așteptăm colaborări care să intrunească un număr de voturi favorabile publicării.

Mara MUREȘAN

BREVIA R

(urmare din pag. 21)

FRANȚA

● După ultimele aprecieri, portavionul cu propulsie nucleară „CHARLES DE GAULLE” — a cărui construcție a început la 24.04.1989 — va începe probele de mare în 1997, iar în 1998 va putea intra în serviciu. Abia la cinci ani după această dată se va putea aborda posibilitatea construirii unui al doilea portavion.

O problemă nerezolvată este aceea a tipului de avioane interceptoare cu care va fi dotată navea și pentru care există mai multe variante: fie modernizarea a circa 20 „CRUSADER” și menținerea lor în serviciu pînă la construcția avioa-

nelor franceze „RAFALE” de către firma DASSAULT, fie achiziționarea a 15 — „F-18” McDonnell — Douglas.

PORTUGALIA

● A intrat în serviciu prima dintre cele trei fregate — „VASCO DA GAMA” — comandate șantierului Blohm und Voss, Hamburg. Aceste fregate reprezintă o variantă (MEKO 200 P) a tipului pe care Germania le-a construit și pentru alte țări (de exemplu Turcia — vezi „MARINA ROMÂNĂ” nr. 2).

În numărul viitor:

- Prezentarea fregatelor „23”, considerate cele mai moderne nave din Royal Navy și a fregatelor SUA „O. H. Perry”.
- Informații din domeniul maritim militar.

