

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

12

ANUL III • Martie - aprilie • 1992





Din SUMAR :



- Amfionii mării, incognito la bord? pag. 7

- Cele mai puternice distrugătoare din toate timpurile — „ARLEIGH BURKE” — pag. 13
- Cum să devin marinar pag. 18
- MAGAZIN pag. 22—27



ANUL
CRISTOFOR
COLUMB
1492—1992

500 de ani
de la des-
coperirea
Americii

pag. 10

- Marina militară în serviciul economiei naționale pag. 5
- Călători pe șapte mări — Orașul apelor și orașul jandarmilor pag. 9

De la Nistru pîn' la Tisa

Tot românul

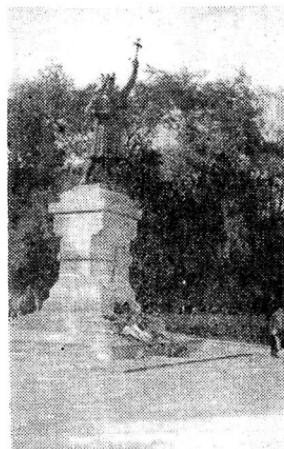
pînsu-mi-s'a

Că nu mai poate

străbate

De-atita străinătate.

(Moldova de peste Nistru — vechi pămînt românesc). pag. 16



COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpt. lt. Dorin DUMITRELE, lt. major Marian MOSNEAGU, redactori; Coeditor: Floare BRÂNZA; Dactilografie: CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU; Corespondență, expediție: plt. Didel VIDAȘCU

Responsabil număr:
Cpt. lt. Ananie GAGNIUC

Echipa de tipografi: A. STOIAN, GH. SARBU, P. IBRIAN,
GH. GRIGORE, M. ILIE, D. DUCA, L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CERCUL MILITAR strada Traian nr. 29,
telefon 61 12 71; 61 57 00/238

Tipografia M.Ap.N. C-ță

C-dc nr. 28

SE DISTRIBUIE GRATUIT

AVEM NEVOIE DE OAMENI ÎNTREPRINZĂTORI

— Domnule căpitan de rangul II DUMITRU PREDA, au făcut aproape doi ani de cind Liga Ofițerilor din Marina Militară a fost atestată ca personalitate juridică. De mai bine de un an sănătatea președintelui acestei ligi. O primă întrebare: cite filiale și cită membri are L.O.M.M. la această dată?

— Două filiale. Una la Constanța, cu 376 membri și una la Mangalia cu 150 membri.

— E mult, e puțin?

— Greu de precizat. Conform statutului dreptul la asociere este liber. Probabil că unii se lasă mai greu convingiți, nu au suficiență încredere în realizarea obiectivelor propuse.

— Ce realizări ați avut în 1991? Sunt ele convingătoare?

— În acțiunile pe care le-am întreprins am fost foarte mult sprijiniți, îndrumați de domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU, comandantul Marinei Militare. Iată și cîteva activități mai importante realizate sub egida L.O.M.M.:

— efectuarea a două ieșiri pe mare cu bireul „Mircea”;

— organizarea revelionului la Constanța, Mangalia și Basarabia;

— organizarea de baluri la Constanța și Mangalia;

— organizarea unei expoziții de pictură la clubul din portul turistic Tomis;

— organizarea unui simpozion prilejuit de aniversarea Marii Uniri din anul 1918;

— organizarea unor cursuri de informatică, inot și arte marțiale;

— organizarea deplasării la București pentru vizionarea meciului Slobozia—Genoa;

— deschiderea unui bar la Cetatea Militară Mangalia;

— organizarea unui spectacol de Ziua Marinei cu formațiile reunite de pe o navă americană, o navă rusescă, în colaborare cu „TINEMAR”.

O realizare deosebită o consider să fiind acțiunea de colectare a unii sume de peste un milion de lei și a peste patru tone de îmbrăcăminte, încălțăminte și alimente, toate acestea fiind trimise ca ajutorare pentru sinistrați din cartierul Slobozia al orașului Onești.

INTERVIU MISTERU cu președintele L.O.M.M.

De asemenea am participat la licitația unor bunuri de consum care ulterior au fost vândute membrilor ligii.

Au mai fost și alte activități desfășurate sub egida ligii, dar de mai mică anvergură.

— Sunt acțiuni năstabile, intrădevăr. Ceea ce ați realizat reprezentă și ceea ce v-ați propus?

— Nu. Categorie nu. Obiectivele pe care ni le-am propus au fost mult mai generoase. Îndrăznețe chiar. Din păcate, o anumită incertie, o implicare nesatisfăcătoare a unora dintre membri a dus la rezultate, aş spune, modeste. Multe din acțiuni rămân astfel doar la stadiul de inițiative.



— Ce vă propuneți pentru anul 1992?

— Am dorit mai întâi să înființăm filiale și în porturile de la fluviu. Aștepțăm inițiativă în acest sens din partea ofițerilor din porturile respective.

Lucerim, în prezent, la Statutul ligii pentru a-l aduce în concordanță cu legislația actuală și, totodată, pentru îmbunătățirea structurii organizatorice. Vom întocmi, de asemenea, pe baza Statutului, un regulament al ligii.

Ne propunem să înființăm unități comerciale și prestațoare de servicii în beneficiul ligii și al membrilor ei. Vom continua activitatea de inițiere a copiilor în informatică folosind sala de calculatoare pusă la dispoziție de către Liceul de Marină. Conducerea Academiei Navale și-a manifestat disponibilitatea pentru a ne sprijini cu baza materială în vederea desfășurării cursurilor de inot, arte martiale, limbi străine, yachting.

Vom iniția o serie de acțiuni pentru petrecerea în mod plăcut a timpului liber și, în acest sens, aștepțăm propunerile din partea membrilor ligii. O acțiune pe care o consider realizabilă este aceea de a organiza pe litoral coloniile de vacanță pentru copii, urmând ca, pe bază de reciprocitate cu asociații similare, acestea să fie organizate și în alte orașe din țară și, de ce nu, în străinătate. Deja intenționăm să realizăm afilierea L.O.M.M. la Conferința Maritimă Internațională. De asemenea ne propunem să stabilim contacte cu Organizația Europeană a Asociațiilor Militare — EURO-MIL — în vederea aderării la această organizație.

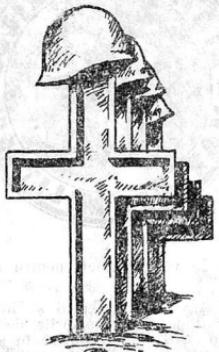
— Toate acestea presupun existența unor fonduri. Cum realizează aceste fonduri?

— La inscrierea în L.O.M.M., conform Statutului, fiecare membru depune o taxă de 500 lei și ulterior, lunar, o cotizație de 100 lei. Evi-

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

(continuare în pag. 4)

CULTUL EROILOR



Înființată în anul 1919, Asociația „Cultură Eroilor” a avut soarta, ca de altfel a multor alți asociații, de a fi trecută sub obroc în anul 1948. La inițiativa unui înimos grup de veterani și ofițeri în rezervă din Constanța, în 1992, această asociație de aleasă cinstire a fost reinființată.

Materializarea propunerii a fost posibilă, în principal, datorită intenției și sprijinului oferit de domnul viceamiral Gheorghe Angheluș, comandantul Marinei Militare, la care au subscris și oficialitățile județului. Le mulțumim, pe această cale, tuturor!

Fiind o organizație obștească, apolitică, cu extindere exclusivă în județul Constanța, asociația își propune redescoperirea, menținerea și dezvoltarea conștiinței și respectului datorat eroilor neamului, originari din județ, propagarea cultului eroismului românesc din toate tipurile, și sub orice formă, în rindul tineretului și a maselor de cetățeni.

Desfințarea abuzivă a asociațiilor, în anul 1948, trecerea întregului

patrimoniu împreună cu parte din obligații la armată, a creat în anii de totalitarism impresia, la unii chiar convințeau, că eroi căzuți în lupte purtate de poporul român pentru apărarea pământului strămoșesc sunt „ai armatei”. Nu, domnilor, eroi sunt ai neamului nostru, ai neamului românesc.

Există încă un Decret (Nr. 111/1975), neabrogat, care, ca multe altele, și-a pierdut din valabilitate dar este singurul care reglementează regimul mormântelor și operelor comemorative de război. Noi ne propunem o serie mai largă de acțiuni, mai ales în latura educativă, căutând să reparăm nedreptatea făcută istoriei și eroismului românesc.

Grăție fostei asociații, în județul Constanța s-au realizat peste 60 de monumente în amintirea eroilor căzuți în primul război mondial, unele de o frumusețe arhitecturală și valoare artistică deosebită, dar toate cu o majoră încârcătură emoțională.

Sunt convins că acțiunile acestei asociații au fost un stimул puternic al actelor de eroism și viație românească din cel de-al doilea război mondial, de la Cotul Donului

la Munții Tatra. Si dacă ei au luptat și murit eroic pentru patrie, noi avem datoria de a le păstra sfintă memoria.

Ca să nu mai vorbim de faptul că eroi căzuți pe Frontul de Est, în anii de dictatură, au fost, pur și simplu, dați uitării.

Cunoaștem numele ofițerilor, maștrilor militari și soldaților de marină care au căzut la datorie? Sunt ei declarati eroi ai unităților noastre? Le strigăm numele la apelurile solemne? Am ridicat ceva pentru ei, pentru memoria lor?

Considerăm că lipsa unui studiu mai aprofundat ne-a pus în imposibilitatea de a atribui nume de eroi navelor, unităților și marilor unități de nave.

Vă invităm, cu această ocazie, să-lături de noi, în asociatie, pentru a face ceva!

Consider necesară desemnarea de către fiecare Mare Unitate a unui reprezentant oficial în asociatie, așa cum de altfel au realizat Poliția, Jandarmeria, Arhiepiscopia, partidele politice și alte asociații, școlile etc. și, pe această cale, cu respect, domnilor comandanți, vă adresez această rugăciune!

Sunt convins că, împreună cu toate forțele existente în județ, putem realiza acțiuni deosebite de frumoase și de nobile și că totuși, noi, armata trebuie să fim promotorii acestora.

Căpitan de rangul I
ing. Marcel DRAGU

PUI DE LEI

Eroi au fost eroi sint încă
Sîr fi în neamul românesc,
Căci rupti sint ca din tare stîncă,
Românii ori și unde cresc.
E viața noastră făurită
De doi bărbăți cu brațe tari
Si cu voință oțelită
Cu minți deștepte, inimi mari.

Si unu-i Decebal cel harnic
Iar celălalt Traian cel drept,
Ei pentru vafra lor amarnic

Au dat cu-afăția dușmani piept.
Sî din așa părțini de seamă
In veci s-or naște luptători
Ce pentru patria lor mamă
Vor sta ca vrednicini luptători.

Au fost eroi, au fost și incor să
mai fie
Ce-or fringe dușmanii cei răi
Din coapsa Daciei și Romiei
In veci, in veci s-or naște pui de lei.

(urmăre din pag. 3)

dent că sumele acestea (care la retragerea din ligă sănătatea retrocedate depunătorului) sănătatea de mici, dar fondul principal se acumulează din beneficiile pe care le realizăm prin activitatele și serviciile întreprinderii. Din aceste beneficii doar 10 la sută rămân în patrimoniu, restul de 90 la sută revin, proporțional, membrilor ligii. Cu cît vom extinde sfera activităților, cu atât vom avea și fonduri mai mari și, implicit, posibilități mai multe. Trebuie,

asadar, să găsim printre noi și mai mulți întreprinzători cu care să mai multe idei și cărora nu le este frică de mecanismul economiei de piată.

— Cum poți deveni membru al L.O.M.M.?

— La nivelul unităților s-au înființat grupuri (de minimum 10 membri) cărora le-am dat și denumiri: „SIRIUS”, „VEGA” etc. care au un conducător și prin care se înțelegătura cu filiala. Aceștia string cotizațiile lunare care se desfășoară la sediul ligii. Tot ei informa-

mează membrii grupului pe care-l conduce asupra activităților, serviciilor etc. și modul în care pot contribui sau pot beneficia de pe urma acestora.

Deocamdată suntem deficitari la capitolul propagandă — informare, neavînd o publicație a L.O.M.M. și mulțumim revistei „MARINA ROMÂNĂ” care ne sprijină în acest sens.

— Si eu vă mulțumesc pentru ceea ce relatează și vă urez succes în activitățile pe care le veți întreprinde.

— Mareea doastră cea de toate zilele —

● Marina militară în serviciul economiei naționale ●

Un important contract în beneficiul PETROMAR

Viața a opțezi de oameni, în primăvara, pagube de miliarde de lei, un adeverat dezastru ecologic, de mari proporții — faună și floră distruse pe suprafețe imense, plajă și tărâuri poluate, navigația perturbată, previzibile conflicte cu țările vecine — iată imaginea de coșmar pe care ar crea-o eventuală catastrofă a unei platforme de foraj marin, în Marea Neagră. Platforme a căror activitate — extracția de hidrocarburi — este vitală pentru economia națională, mai ales în contextul actual delimitat pe care-l parcurge în orientare sa spre o economie de pută.

Pentru ca această vizuire de coșmar să rămână doar în sfera închipuirii, pentru a exclude o astfel de posibilitate dezastruoasă, un adeverat program, extins pe lungă durată, prinde viață în prezent, program la realizarea cărăuării Marinei Militare, specialistilor săi, le revinând un rol hotăritor. Faptul, ca de altfel atât de altele, relevă cuvintul important pe care marina, armata în general, îl are de spus, dincolo de rolul său primordial de garanț al integrității și suveranității patriei și în spațiul vieții economico-sociale ale României.

Și în timp ce glasuri necugetate se mai aud, din păcate, contestind acest pilot din structura de bază a vieții românești, care este armata ca instituție, ea — prin oamenii săi —, prin munca unor specialisti militari de certă valoare, retribuți modest față de alte categorii sociale, își depășește condiția tradițională, oferind un sprinț, de multe ori de neînlăcut, economiei românești. Un astfel de sprinț este cel acordat de Marina Militară întreprinderii „PETROMAR“. Despre ce este vorba, în mod concret? Răspunsul îl aflăm în cadrul unei mese rotunde inițiate ad-hoc, la numai o oră de la acostarea navei „EMIL RACOVITA“, socotită din zona platformelor de foraj. Cătăram, aşadar, cuvintul citorva dintre specialistii civili și militari, aflați la bord.

Marinarii militari — un sprinț de neînlăcut

Inginer **MIRCEA CONSTANTINESCU**, reprezentant al „PETRO-

MAR (beneficiarul programului):

„Colaborarea dintre „PETROMAR“ și Marina militară datează încă de la începutul primelor lucrări de prospecție în Marea Neagră, în anii '70. Fără sprințul marinilor militari ce au efectuat toate lucrările sub apă, această activitate de descooperare și exploatare a petrolierului în Marea Neagră, de o importanță excepțională pentru economia românească, ar fi fost, practic, imposibilă. Colaborarea, deosebit de importantă pentru întreprinderea noastră, continuă și sub forma contractului încheiat între „PETROMAR“ și Marina militară, privind controlul nedistructiv al structurilor submersice, urmând un program inițiat în 1988. Concret, pînă în prezent s-a realizat prima dintre cele trei faze ale programului — controlul vizual — un fel de punere în temă cu situația structurilor metalice submersice. Ultima iesire în mare a navei de cercetări „EMIL RACOVITA“, pe care am încheiat-o în urmă cu o oră, reprezintă debutul celei de-a doua faze a programului.“

Astfel, în perioada 25 februarie — 2 martie s-au efectuat, cu ajutorul grupului de scafandri, măsurările de grosimi în punctele critice,

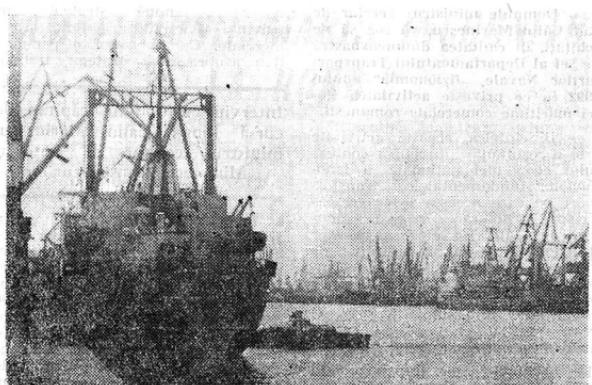
pentru relevarea eventualelor fisuri ce-ar necesita intervenții operative. Întreaga activitate subacvatică a fost înregistrată pe 5 casete video color — o premieră în domeniu — astfel că putem analiza totul, revăzînd, de nenumărate ori, filmul. Aceste măsurători care, începînd cu fază a II-a, se fac pe zone curățate de algă și scoici, au presupus deschiderea unor adeverărate sănieri subacvatice — elaborîndu-se, în premieră, o metodologie de lucru de care vom uza — începînd de la corelarea activității subacvatice cu cea a platformei, la conceperea schemei tactice, ordinea de lucru, itinerariul, verificarea echipamentelor, pînă la scufundarea propriu-zisă și activitatea de investigare a structurilor submersice. Cea de-a III-a fază va include controlul nedistructiv, cu ultrasu-

Nivelul lucrărilor — echivalent cu cel de la centrele nucleare

Căpitan de rangul I DUMITRU NANU: „Contractul în discuție, în curs de realizare, deschide o activitate de lungă durată, inițierea unui „sanitar subacvatic“ de anvergură — în timp, ca volum de muncă și ca importanță a obiectivului său. Cît privește nivelul cational al lucrărilor, gradul lor de profesionalism, acesta își găsește echivalent doar în domeniul centra-

Maior Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 6)



Marea noastră cea de toate zilele

(urmare din pag. 5)

elor nucleare. Controlul structurii submersice este, de fapt, girantul activității normale a platformelor de foraj. În ansamblu, acesta este un program de activitate la care nu există precedent în zonă; este, asadar, o premieră impusă de realitate, iar în plan mondial asemenea activități sunt efectuate doar de 5 firme specializate. În ce se privește, în Marea Neagră și Mării Azov, este noi să sintem singuri — cel puțin în prezent — în măsură să angajăm lucrări de acest fel. În Mării Azov, în zona coastelor Italiei, marina militară italiană efectuează asemenea lucrări doar la 2 platforme fixe, de tip „Vega”, bucurindu-se, însă, de o publicitate la care noi nici nu ne propunem să visăm. Ne bucură faptul că Marina militară română, în poftida numeroaselor dificultăți materiale pe care le resimtăm întreaga țară, dispune de oameni talentați și devotați, de specialiști de certă valoare, în măsură să se angajeze, spre binele națiunii, la efectuarea unor astfel de programe".

„Virful de lance” — scafandrii

Căpitan de rangul III ȘTEFAN GEORGESCU: „La transpunerea în fapt, a contractului, echipajul par-

icipă integral, ca un tot unitar, în sfera cărui fiecare om are rolul său bine definit și absolut necesar pentru succesul activității întregii echipe. Dar „virful de lance” al sistemului îl constituie, bineîntelese, grupa de scafandri de mare adincime, din care fac parte Dumitru Călin, Sava Decu, Petre Lazăr, Constantin Stoica, Laurențiu Drăgoi, Constantin Dobroanțu, Dumitru Dușe, Daniel Popa, Dumitru Popa, Rareș Ionescu, conduși de căpitan locotenent Ion Starimir și căpitan de rangul III Răel Feciu, tehnicieni de scufundare fiind Ilie Prună și Ionel Vilcu. În ce mă privește, am încheiat la 115-a zi de ieșire în mare, la comanda navei noastre. Din această perspectivă vă pot spune că, dincolo de succesele datorate calității profesionale și morale ale oamenilor noștri, ne confruntăm și cu greutăți. Acestea ar fi, în două cuvinte, provocate de starea vremii (sub imperiul căreia trebuie să ne organizăm munca) și de condiția tehnică a navei ce trebuie menținută nu numai cu mijloacele bordului.

Inciuri în „zona critică”

Maistrul militar clasa a II-a DUMITRU CALIN, unul dintr-un „decalaj” de competență ai grupului de scafandri: „Datorită faptului că, din

cauze ușor de presupus, activitatea de filmare sub apă a fost intereruptă anii de zile, a fost necesară readaptarea la această muncă delicată al cărei rod este esențial în ce facem. Mai ales că filmările color au fost în premieră. Noi, sper, ne-am descurcat. Citeva detalii despre activitatea mea. Pe scurt, pot să spun că sunt unul dintr-o serie mai vechi scafandri militari, că, începând din anul 1979, am luat parte la toate etapele parcurse de prospectarea și extragerea petrolierului din Marea Neagră, desigur, în specialitatea mea. În ce privește specificul activității la actualul contract, elementul de dificultate îl constituie munca la adincime, chiar și operațiunile de filmare, care sunt cu totul altfel decât la suprafață. De altfel, nici reflexele omului nu mai sunt ca afară, mai ales în zona critică, dintr-40 și 60 metri (exact principala zonă solicitată în contract) și unde lipsa de experiență și profesionalism înseamnă — fără vorbe mari — riscul vieții. Dar grupa din care fac parte dispune de oameni perfect antrenăți deși ar trebui să fie, în viitor, la „întinerirea” ei, tîndând seamă de faptul că profesia de scafandru de mare adincime împune, între rigorile sale, o severă limită de vîrstă”.

FLOTA COMERCIALĂ AZI

În concurență dură de pe piața liberă

— Domnule ministru secretar de stat Călin Marinescu, vă rog să ne schițiți, în calitatea dumneavoastră de sef al Departamentului Transporturilor Navale, „fizionomia” anului 1992 în ce privește activitatea flotei maritime comerciale românești.

— Bineîntelese, această activitate este o rezultanță directă a contextului economiei naționale, a fenomenelor fundamentalelor transformări pe care aceasta le traversează spre structurarea sa ca o economie de piață. Ca efect al acestor transformări — fapt resimțit de întreaga țară — activitatea de import-export s-a redus semnificativ, iar previziunile de specialitate relevă continuarea procesului, în 1992. Aceste realități, desigur temporare, au determinat conducerile companiilor de navigație, Departamentul Transporturilor Navale să-și elab-

oreze o nouă strategie în privința activității flotei comerciale. Ca să avem o perspectivă asupra noii strategii, trebuie

Interviu cu domnul căpitan de cursă lungă Călin Marinescu, ministrul secretar de stat în Ministerul transporturilor

să facem un pas în urmă, în timp, și să analizăm situația de la care am pornit, după Revoluția din decembrie 1989. Astfel, pînă la Revoluție, flota maritimă comercială românească era, în proporție de 90 la sută, ceea ce s-ar putea numi „o flotă de casă”, adică efectuată, în această proporție, transporturi pentru economia națională, prețurile navatlurilor stabilindu-se de comun

acord între ministerul comertului și transporturilor și fiind de două ori mai mari ca cele de pe piață liberă. Acest mod artificial de formare a prețurilor, tipic economiei centralizate ce ignoră, în numele unor idei subjective, realitatea pieței, s-a dovedit a fi falimentar pentru întreaga economie națională, în general, ca și pentru flota comercială ale cărei dotări, calitativ inferioare, o făceau incompatibilă cu concurența pe piață liberă.

După Revoluție, flota comercială a trebuit să se adapteze, din mers, unei noi realități, să-și restructureze, în condiții dificile, activitatea. În 1990, societățile românești de comerț exterior, nemaiînfiind obligate să transporte mărfurile exclusiv cu nave românești, s-au mutat prețurile generale de pe piață liberă, ceea ce a făcut ca prețurile incasate de companiile noastre de navigație să scădă vertiginos, în timp ce, spre exemplu, la transporturile C.F.R. acestea crescătoau de aproximativ 33 de ori.

In 1991 navele românești au transportat doar 46 la sută mă-

— marea noastră cea de toate zilele —

→

furi românești și 54 la sută măr-furi în cont străin, stăt fiind faptul că multe materii prime necesare economiei naționale (cărbune energetic, minereu etc.), altădată transportate exclusiv cu nave românești, au trebuit să fie, în condițile pieței libere, cumpărate cu transport cu tot, adică partenerul străin alegindu-se navele, alegeră făcută, firesc, în funcție de prețuri și de interesele acestuia. În 1992 procentul mărfurilor transportate de noi în cont străin va fi și mai mare — probabil peste 60 la sută — această realitate impunând-ne o concurență dură cu alte companii străine rodate pe piata liberă, cu un par de nave aflat într-o evoluție stare tehnică. În această situație factorii responsabili au elaborat și transpus în practică noua strategie ce vizează orientarea pe piață, în scopul dobândirii unor na-viuri în cont străin și, în același timp, retehnologizarea și repararea navelor noastre, în colaborare cu partenerii străini, pentru a face față concurenței. În ultima direcție menționată să actionat deja, elobindu-se peste 50 milioane dolari pentru retehnologizare și repararea unor nave cu staționarea datorită veselicii lipse de piese de schimb, resimțită puternic de flotă, înainte de revoluție. Si sistem siguri că roadează acestei strategii, acestor considerabile eforturi, se vor vedea, în mod concret, în viitorul apropiat.

— Orientarea flotei spre alte piețe va afecta economia românească în cazul în care mult dorita sa refansare se va produce și nevoie ei de import-export vor crește?

— Nicidcum. Noi păstrăm disponibilitățile oricărui, pentru nevoie tăr-ril, o capacitate de transport rezona-bilă, orientându-ne în funcție de previziunile economice pentru a-cest an și pentru 1993. Ne preocu-pă, de asemenea, să definimivarea construcțiilor noi din sântierile românești, dotarea lor cu echipamen-te de calitate, preluarea, aşadar, a unor nave competitive. Astfel, în 1992, flota comercială se pregătește să preia, din sântierile de la Galați, tancuri de 39.000 tdw, minera-liere de 25.000 tdw, de la Mangalia, și de 165.000 tdw, de la Constanța, cargouri de 2.500 tdw de la Turnu Severin.

— Domnule Marinescu, în presă sau vehiculat o mulțime de zvonu-ni privind vinzarea — ca să folosim un eufemism — neinspirată, a unor nave românești. Cunosc bine situația flotei, a parcursului său, redacția revistei noastre, mult mai avizată decât altfel, să solicita, totu-si, să vă exprimăți părerea asupra temeinicii acestor zvonuri.

— Desigur, oricine este familiazat cu situația tehnică a parcului de nave, sau orice om de bunăcre-dință, care doreste o informare obiectivă și nu alegă după specula-tii scandalosoase, se poate convinge de netemeinicia acestor zvonuri. Realitatea este că la sfîrșitul anului 1989, fapt cunoscut de orice marin, există un mare număr de nave scoase din exploatare ca vechiime, descompleata, neutilizabile, menținute „in scripte” pentru a da satisfacție conducerii superioare de partid că are o mare flotă comer-cială de peste 270 vaporoare. Aceste nave erau o adevarată povară producând doar... pagube (bani cheltui-ți cu pază, manevrare etc.). Nici dezmembrarea navelor respective în România nu a fost posibilă, la acea oră costul dezmembrării fiind de 8 lei Kg. de metal, față de 0,50

lei Kg. fier vechi cu cît cumpăra industria siderurgică. În primăvara lui 1990 conducerea L.E.F.M. „NAV-ROM” a obținut aprobarea ministe-reului pentru vinzarea navelor vechi la licitație, de către o întreprinde-re de Comerț exterior — „CONTRASIMEX” București. S-au vindut 24 nave, din care 21 au fost tăiate în sântiere specializate, în India și Turcia, unde forță de muncă este ieftină și permite rentabilizarea acestei activități care în România ar fi falimentară. Alte 3 nave — „VICTORIA”, „LUPENI” și „BAIA MARE” au fost repuse în circula-tie (după reparări) de cumpă-rători, una („VICTORIA”) scufundându-se, de altfel, în 1991, în A-lantice, fapt, și el, relevant.

Maior
Costin CONSTANDACHE



AMFITRIONII MĂRII, INCOGNITO LA BORD ?

Pentru flota românească și cei care sluiesc, într-o diversitate de de-forme, interesele sale vitale, serviciile DIRECȚIEI HIDROGRAFICE MARITIME (D.H.M.) din Constanța încă nu pot fi învăluite în anonimat și niciincind ignorete.

Menirea sa de a coordona în-intreaga activitate hidrografică și de cartografie în folosul navelor militare și comerciale ale României, în conformitate cu legislația pro-țis și normele de drept maritim interna-tional, este principala fina-tivitate pentru această interogație, vis-à-vis de responsabilitățile și

notorietatea celor care, uzitind de aceste rigori, restaurează preferen-tial peisajele pontice, devenind ei însăși virtuoși artiști discreționari ai mării.

Apelind la amabilitatea domnului căpitan de rangul I Gheorghe Voine-a, seful instituției, am dorit să vă fac cunoștință cu cei pe care, metaforic vorbind, i-am numit...

- Navigatori de gradul zero
 - Serviciul Hidrografic al Mari-
 - Locotenent-major Marian MOȘNEAGU
- (continuare în pag. 8)

— mareea noastră cea de toate zilele —

(urmăre din pag. 7)

nei Române a fost înființat la 23 februarie 1926. • Inițial, era alcătuit din Serviciul special de hidrografe și geografie, cu sediul la Galați și Serviciul special de hidrografe, geografie și astronomie din Constanța. • D.H.M., datează din 1955. • Din 1965 este membră a Asociației Internaționale de Semnalizare Maritimă, cu sediu în Paris. • Serviciul mondial de avertizamente de navigație, înființat în 1977, difuzează prin radio informații de navigație cu caracter urgent •



Emblema D.H.M.

D.H.M. face parte din zona NAVAREA III, coordonată de Institutul Hidrografic al Marinei spaniole. • O hartă „imbătrînește” cind conține modificări în proporție de 30 la sută. • La Congresul Organizației Hidrografice Internaționale (I.H.O.) de la Monaco, din luna mai a.c., D.H.M. va prezenta o hartă proprie le scară 1:300.000, cotată printre cele mai bune hărți de drum. • „Obținerea cadruului geografic și a bazei materiale a hărtilor maritime pe calculator” și „Digitizarea hărtilor marine” sunt două teme de cercetare care pledează pentru harta numerică. • Plutonierul major Mihai Simileanu expediază lunar corespondență, cu antetul D.H.M., în 19 ţări de pe toate continentele. • În lipsa dolarilor realizările D.H.M. sunt cunoscute, dar nu și recunoscute internațional.

In biroul domnului locotenent-colonel inginer Dumitru Totoi, două similitudini biunivocе sunt evidente: coabitarea și conciliarea eficiență cu căpitanul de rangul I Eugen Iordache, principalul furnizor de date culese în „teren”; două hărți

ca două oglinzi paralele, expuse față în față în decorul încăperii. De-loc tendonțios, ele reflectă tradiția și, respectiv, performanțele prezențului. Harta Mării Negre, Coasta României, întocmită sub coordonarea comandorului Ierarh Alexandru Cătuneanu, între 1896–1899, tipărită și medaliată cu aur la Paris, a fost prima hartă românească de navigație utilizată cu succes la bordul navelor, pînă în 1952.

Alăturat, seutil de 22 de hărți realizate pînă acum reprezentă, desigur, apărăjul prezentului.

Întocmirea unei hărți presupune — așa cum aveam să mă conving spre finalul documentării — o originală muncă de creație. Redactori, inginerul geodез Petre Vălculescu, împreună cu cartografi Veronica Botec și Constantin Fiscuci și cei care, printre multe altele, culeg materialele cartografice de bază, calculează în „duet”, cu dubla precizie, canevasul geografic și geodezic și întocmesc originalul de asamblare.

Poansorul, cercul de gravare și pantograful fac parte din rezervația referentelor Cornelia Jianu, Mihaela Pulbere, Elena Bostan și Dorina Ilășcu, care concură, cu deosebită migălă și multă răbdare, la obținerea originalului de planimetrie.

După ce sunt pregătite pentru editare, hărțile sint tipărite la Direcția Topografică Militară și distribuite apoi beneficiariilor: instituțiilor și navelor: Marinei Militare, Grupului de întrepătrening căi navigabile Constanța, Căpitanilor porturi, Companiilor de navigație NAVROM, ROMLINE și PETROMIN etc.

Astfel, acești „oameni ai marii” pătrund, o dată cu ele, în comanda de navigație a flotării nave, neconsemnată în registru de schelă,

într-o „clandestinitate” care tine de (ne)șansa marilor anonimi...

Latitudini... editoriale

În colecția bordului, literatura de specialitate presupune, înainte de toate, documentele nautice uzuale. Căpitanii-locotenienii Gheorghe Pop și Gheorghe Bucuroiu experimentata geografa Valeria Cică, traducătoarele Elena Pușcaș și Gabriela Anca fac parte din colectivul de redacțare a tot ceea ce înseamnă informații periodice și avertismente referitoare la regimul judecării și securitatea navigației în bazine Marii Negre.

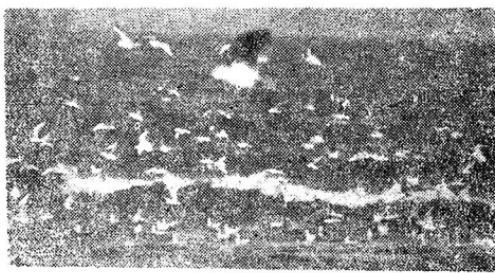
Cartea-pilot, Cartea fururilor și radiofururilor din Marea Neagră și Marea Marmara, Tabelele nautice, Catalogul hărtilor și documentelor nautice, Avizele lunare pentru navigatori sint principalele apariții editoriale, actualizate în permanență, cu acuratețe și precizie, de Elena Lecca, Gheorghe Leca și căpitanul de rangul III Constantin Stănescu.

Ante mare, undae...

Pentru a fi recunoscută oficial de Organizația Hidrografică Internațională, D.H.M. ar trebui să achite anual o cotizare de circa 28.000 dolari, sumă, lesne de înțeles, inabordabilă în conjunctura actuală. Deși prezenți și competitivi pe plan internațional, specialiștii săi se strădătesc să depășească handicapul tehnologic rudimentar de care dispun și lipsă acută de materiale cu care se confruntă, pentru a fi în măsură să onoreze, pe mai departe, trebuințele flotei.

Vreun mesaj pentru cei care stiu să „citească” o hartă? Majorul Ro-

(continuare în pag. 16)



— Mareea noastră cea de toate zilele —

CĂLĂTORI PE SAPTE MĂRI

CĂLĂTORI PE SAPTE MĂRI

Gazdele noastre, marinarii francezi, s-au strădui, aşadar, să ne simtăm bine ca turisti, arătindu-ne mai întii capitala regiunii unde acostasem, adică Aix-en-Provence sau oraşul apelor, al artei și al congreselor. Dacă în vechime celții și românii și tot felul de conti și monarhi li apreciau pentru apele sale termale, Aix-ul de azi își afirmă vocația culturală prin tradiționalul Festival al artei lirice, precum și prin inspirația insuflată pictorilor, artiștilor în general, de peisajele admirabil reprezentate de Paul Cezanne.

Numerosoase flinți și hoteluri din vremuri îndepărătate iar aici prin „hôtel” se înțelege și o clădire mai mare în care trăiesc simultan 2–3 generații ale aceleiași familii, (adică bătrâni, copii, nepoți), numeroși platani care flanchează străzile, reclame și magazinele particulare dar mai ales tinerii veniți aici – studenți și studenți – conferă Aix-ului un aer de tinerețe perpetuu, de prospetime, de primăvară.

Cel mai mult, însă, impresionează arhitectura și linistele de secole a Catedralei Saint-Sauveur, edificată între secolele V–XVII, lăcaș de cult catolic care păstrează încă structuri de rezistență romane.

A merge prin Aix-en-Provence, însemnă a parcurge un drum prin istoria acestui areal și nu ar fi suficiente cîteva ore, cum am avut noi pentru vizită, chiar dacă ghidul, foarte documentat, o doamnă-conferențiar, se străduiește să-ți prezinte întregul în esenta lui.

Iar după ce pleci din Aix, rămîn uilit de ceea ce înseamnă noua Provence, admirînd peisajul din goana autovehiculului, pe autostrada care ne întrerupe cursa nebu-nească pentru a plăti – fiindcă și aici, ca și la noi pe ruta Constanța–București, plăcerea călătoriei se taxează la stațiile de plată, și încă foarte scump. Scump pentru banii noștri: 9 franci, adică 450 de lei la cursul valutar din acea zi de octombrie... Mașinile marinei fran-

ORAȘUL APELOR ȘI ORAȘUL JANDARMILOR

ceau ană abonamente și dacă la stația de taxare se întâmplă să fie o fată frumoasă care-i iubește pe marinari, taxa se poate rezuma doar la un zimbet.

Cu un zimbet am întîmpinat și noi indicatorul localității Saint-Tropez, gîndindu-ne la Louis de Funès în rol de apărător al legii și ordinii publice pe lîngă a căruia Jandarmerie are incintetă pașii. Ni se indicase să venim în civil, poate pentru a nu-i speria pe turisti, și cum uniformele noastre ne permiteau travestit-ul prin scoaterea gradelor de la epoleti, cred că i-am pus pe ginduri pe jandarmii orășelului, deghizați, poate și ei, în civili, fiindcă n-am zărit nici urmă din costumele specifice lor.

Timpul extrem de seurt pentru vizitarea vestitei perle de pe Coasta de Azur, cu pădurea de catagre ale ambăricuțiunilor usoare, ne-a permis, totuși, întoarcerea în istoria și în legenda acestor locuri.

Se spune că la jumătatea întîilui secol de la Cristos ar fi ajuns aici, din apele rîurilor Arno și Pisa ale Toscanei, o ambarcațiune adusă de curenții Liguri, purtînd trupul unui bărbat decapitat, un ciine și un cocos; era un martir al noii credințe, un apropiat al împăratului Nero, pedepsit astfel pentru îndrăzneala de a-și fi declarat public credința în Mintuit. Acest sfint Saint-Tropez – va da numele orașului, fiind venerat de atunci ca protector și patron al navigatorilor.

Invalaitori de tot soiul au năpădit de-a lungul veacurilor micuță așezare, ce a fost de două ori rasă

de pe suprafața pămîntului, dar de fiecare dată populația a refăcut orașul. Cultul și nostalgia eroilor, a martirilor, a istoriei vechi îl determină pe locnici să păstreze intacte vestigile trecutului, să le conserve chiar și pe cele cu destinații coercitive, cum este turnul primei inchisori din cetate.

Case străvechi, piețe imortalizate de pictori celebri, soarele, marea, zimbetele și florile – sunt tot atâtea lucruri ce-lau fermecat pe un Guy de Maupassant, de exemplu, care nu putea găsi un spațiu de suflet mai potrivit pentru „Bel Ami”, decât această perlă a Coastei de Azur, transformată de marinari francezi pe timpul vizitelor noastre într-un simbol al sentimentelor calde, frățesti, dovedite față de solii marinei militare române.

**Locotenent-colonel
Lică PAVEL**

**DIN NOU,
MAREA CRUDĂ...**

(II)

— Din relatările unui tînăr timonier de pe navă „SCAIENI” —

Ne-am îmbărbătat unii pe alții, îndemnindu-ne să fim calmi și să nădăjdum. Pluta era o jucărie în voia valurilor. Sub cort am început să ne încălzim. Colegul nostru Motoc, care săcapse doar în slip, se învelise cu un sac de plastic și se încălzișe și el. Toți cei care aveau pantofii cu talpă de talpă sau obiecte metalice, le-au aruncat pe bord, să nu înțepă cumva pluta. Furtuna continua să bîntue cu furie și talzurile enorme ne săltău și ne izbeau. Pe la ora 2.30, un val puternic, ca un perete de beton negru, ne-a lovit și umplind pluta cu apă. Credeam că ne-a lovit o navă! Credeam că ne-a sunat ceasul! Am zis: „Băieți, asta a fost!”. Dar Dumnezeu a vrut să nu fie așa. Ne-am dezmeticit rapid și uzi, cu frigul în oase, am acționat. Fiecare și-a păstrat locul; era esențial pentru asistația plutei și noi o știam. Săsețineau de prelață, unul anunța: „Vine valul!”. Ceilalți, cu

Maior

Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 12)



• 1 4 9 2 •

— 500 DE ANI DE LA

de oameni primesc binecuvântări înaintea plecării. În acea zi Columb începe redactarea celebrelor sale jurnale de bord, din care urmări extrase, recopiate de istoricul Las Casas, ne-au parvenit. Niciun eliceva decât plictiseala și neliniștea unui echipaj pătruns de irodii. Columb măstăcă distanțele parcuse, învărajează cea mai mică speranță, cele mai năinsenante semne de apropiere a pământului. El viscază, veghează pe puncte pe care n-o mai părăsește. Deodată, o voce strângătoare de emoție, la două ore după miezul noptii de 12 OCTOMBRIE: „TIERRA! (Pămînt!), ură Rodrigo de Triana, un marinier de veghe la proba corabiei „Pinta".

Visaază oare? S-a făcut ziua și cele trei caravale intră într-un golf nisipos. Flinți plăpînde, ca niște clifi, aleargă în întimpinare.

E o incintare; dulceață climă, dulceata pieleii indienilor. Columb, sedus, deserie cu accente rousescu-iste frumusețea bătinășilor „po-poare ale dragostei, lipsite de cupiditate". Explorăză Haiti, descoperă Cuba... Noroptea de Crăciun 1492, în timpul festivității de pe plajă, „Santa María" eșuează și se scufundă... 50 de oameni se bat pentru privilegiul de a rămâne în paradis, în timp ce Columb și restul de treizeci de marinari se ambară pentru întoarcere.

Să ne imaginăm emoția, la sosirea lor în Spania, un an mai tîrziu! Eron, ormenii săi și indienii pe care i-a adus formau un alai demn de cel al lui Armstrong, cinci secole mai tîrziu, la întoarcerea sa de pe Lună. Papa Alexandru al VI-lea îl invită la Roma, unde el nu se va duce. Suveranul pontif publică un bulă acordind Indiile Spaniei. Columb călăreste la dreapta regelui Ferdinand, tronează pe un tabure rîvinit, lingă regină, în timpul slujbei... și pregarătește viitoarea sa expediție. 17 nave, 1.500 oameni. Se bat la ușile magnificului său domeniul pentru obținerea unui loc la bord. Dar Lumea Nouă nu-și va lăne promisiunile.

Ruine fumegînde. Corpuri descompuse... Aceasta este spectacolul oferit orgolioșilor conchistadori la întoarcerea lor în Hispaniola. Colonistii au fost decimat. Cristofor se stabili pe coasta de sud pentru a întemeia Isabela, prima cetate a Lumii Noi, ale cărei planuri i-au fost inspirate de către un contemporan de geniu, Leonardo da Vinci. Dar se instala foamețea. Grul-

Cuceritorul Lumii Noi (II)

2 ianuarie 1492. Cucerirea Grenadei. Pe minaret Crucea înlocuiesc Semîluna. Columb petrece luni întregi în tabăra de la Santa Fe, la picioarele Grenadei și necucerit, în speranța unei a doua întrevederi cu regina. Nu se întrevede nici o audiencă. Columb își pierde răbdarea, incalcă pe catir... și declară că se întoarce la curtea Portugaliei. Isabela trimite un „alguazil" — o stațietă — pe urmele săle. Este prins și condus la regină.

Isabela are 41 de ani, este „albă și blondă" și posedă o „jasemenă stăpînă" de sine înăit, „chiar în chipurile facerii ca se străduiește să nu-și manifeste durerile". Evlavionă, politiciană abilă, nu ascultă decât de sine însăși. Acest Columb o întrigă. El își sprijină argumentația pe două puncte:

— Economic: „Voi deschide un drum comercial și rapid cu Asia. De la căderea Constantinopolului, sultanul a închis calci terestră pentru creștini spre imperiul Cathay. Pentru a ajunge acolo, portughezii sunt obligați să ocolească Africa pe la capul Bunei Speranțe. Pînăcete, corăbii spaniole vor reveni încărcate cu grânezi de mirodenii și aur..."

— Mistic: „Cu acest aur, Spania va putea să întreprindă ultima cruciată, să elibereze mormântul lui Cristos..." Regina privește acoperișurile Grenadei recucerite... și își dă acordul.

Si acolo, atunci cînd, în sfîrșit, după 16 ani de eforturi — atît în Portugalia cit și în Spania — i se cedează, Columb ridică pretenții exorbitante. Vrea să devină cavaler, cu dreptul de a purta pînjeni, mare amiral al Oceanului, vice-regat al Indiilor occidentale, guvernator perpetuu al tuturor insulelor și pămînturilor pe care ar putea să le descopere prin activitatea sa... Pretinde o zecime din veniturile descoperirii sale. Privilegii transmisibile descendenților săi. Negocierile vor dura săse luni. Columb nu cedează... și termină prin a cîştiga.

Inainte de a pleca, Columb impune numirea fiilor săi ca paji la curtea reginei. Apoi plăză pe frântul săi, Bartolomeo și Giacomo, ca „locotenent general" și „guvernator" al Lumii Noi. Rezultatul va fi un dezastru.

2 august 1492. Trei caravale sint la cheu, în portul Palos, în acești zori de vară. Pe punctea navelor 80

• ANUL

DESCOPERIREA AMERICII —

1 9 9 2

putrezi în picioare. Viața de vie face „un strugure cu boabe minuzoase și un suc acru”. Indienii mor ca animalele pe plantații. Aceasta se ascund în desăruri, atunci orașul... Și acest aur, înălță mereu de negașit! Nesigurările se instăpnă. Fără Eldorado, căt timp va mai investi coroana într-o întreprindere care nu-i aduce, prin caravalele care fac naveta lunar, decât zeci de nemulțumiți și sute de bătrâni altiși de „bubu”, o „ciună capătădată prin contactele (sexuale) cu pămînteni” (aceea ce se va numi mai târziu sfîslis)?

Frații Columb suferă urmările greșelilor politice. Triburile, altădată rivale, se alătură împotriva invadatorului. De asemenea, nobili se uniră împotriva fraților Columb. Franciscos Roldan se aliează cu Buyl și Margarit, constituind clanul Catalanicilor care a jurał moartea (înstrucțegă) amiralului și alor săi. O adunătură de „Agüíre” intemeieră miclele lor regate independente, jeafuind satele indiene, atribuindu-și haremuri, din năstere primei generații de copii cu singe amestecat... Columb alternă momentele de blindeje față de dușmanii săi cu cele de o brutalitate neobișnuită. Columb devia; în timpul explorării Cubei puse echipațial să jure, în fața notarului, că acest pămînt este într-adevăr continental asiatic atâtă căutat!

Un uragan, culmea dezastrelui, îi distruse flota. Columb începe construcția corabiei „India”, prima caravelă construită în Lumea Nouă, cu care se întoarce în Spania pentru a încerca să-și refacă reputația.

In timp ce Columb își apără pe lingă suverani metodele contestate, frații săi înfruntă ostilitatea nobililor, agresiunea indienilor. Îngrijorat de regăsirea coloniei sale, Cristofor pleacă imediat la Hispaniola, unde îl aşteaptă o cruntă dezamăgire. Un judecător, Francisco de Bobadilla, a fost trimis de Coroana cu titlul de guvernator. Prima imagine a Lumii Noi la soseala sa: spinzurători pe care se leagănă corpurile nobililor rebeli. Bobadilla aruncă pe Columb și frații săi în fundul calei, direcția Spaniei și închisoarea din Seville.

Regina acceptă să elibereze pe ex-protejatul său în decembrie, anul 1500. E un om de 49 de ani, slabit, cu părul alb, care stă în față ei cu lanțuri la picioare... și se prăbușește în holote de pliniș.

Eliberat, dar bolnav și ruinat, sau aproape, Columb nu se recupează încă invins. El cheamă Coroana în justiție! Pentru ruperea contractului. Bunurile îi sunt pușe sub sechestrul pe durata procesului. „Pentru a distruga, scrie cu insolență suveranilor, totă lumea e mare meșter”. Columb a hotărât să plece din nou. Luis de Santagel, bancher evreu convertit și ministru de Finanțe, care-l susținește în petiția sa la Curte, în 1492, acceptă să finanțeze cel de-al patrulea și ultimul său voiaj.

Cind Fernando se ambarcă cu tatăl său nu se îndoia că va fi o călătorie la capătul infernului. Cetățenii două plăpînde corăbiilor vor fi respinse într-ună. Intii de către oameni: la San Domingo, guvernatorul Ovando refuză accesul în port naveelor roase de viermi ale fostului vice-rege al Indilor. Apoi de către Indienii din Belen: aceștia incențiind primul stabiliment al lui Columbus și forțându-pe supratituiri să bată în retragere, către nave. În sfîrșit, de furtuna: ea aruncă naufragiul pe o plată de pe coasta de sud a Jamaicăi.

O pînză apără la orizont... Se secursează nouă luni.

La întoarcere nimic și nimenei nu-l mai așteptă pe „Preasfintul Senior don Cristobal Colon”. El se refugiează la Valladolid, într-o casă modestă. Pierde și pe aliațul său de totdeauna: regina muri în 1504. Paralizat de gâtă, ros de febră, scrie zeci de scrisori pentru a căpăta dreptate. În zadar, Columb își dictează testamentul și moare la 20 mai 1506. Uitat, dar nu singur. Fiili săi, căpitanul Mendez și alti cîțiva credincioși sunt la căpătîul său. Ultimite sale dorințe menționănu pe amanta sa, Beatrix, mama lui Fernando și conjurătoare pe fiul său să nu abandoneze lupta, să recupereze privilegiile și titlurile lui Columb. Aceștia îl vor asculta: Diego va fi numit guvernator la San-Domingo unde îl va urma lui don Ovando, dușmanul de moarte al tatălui său. Fernando va redacta prima biografie a amiralului care nu va fi publicată decât după moartea sa. Carol Quintul va repune famila Columb în drepturile sale, în 1511.

Traducere și adaptare
Victor BUTOI

(Din revista „LE POINT”
nr. 981/1991)

PREZENTE ROMÂNEȘTI LA EXPOZIȚIA

„Toate pămînturile, azi locuite, au fost găsite de marinari. În lungul și latul pămîntului, în întinsele suprafețe ale apelor, nimic n-a rămas necunoscut și neiscodit de marinari” — spunea o mare personalitate a Marinei Române, amiralul Sebastian Eustatiu, exprimînd, atât de frumos și sintetic, destinul existențial al marinuarului, rolul său în mersul inițiat de societății umane, în general, și al celei europene, în special. În lumina acestor cuvinte, evenimentul dozează pe care-l traversăză, în anul în curs, oamenii universului albastru — și nu numai ei — aniversarea a 500 de ani de la expediția, în neconștiut, pe atunci, a temerarului navigator care a fost Cristofor Columb, capătădemeșnicia meritată. Acest eveniment, ce conferă anului 1992

„Nava și marea — Cristofor Columb 500“

un nume propriu — Anul Columb — prilejuiește organizarea a numeroase manifestări cu caracter internațional, multe declansate chiar de Genova — orașul natal al marinului navigator. O astfel de manifestare, la care a fost invitată să participe și țara noastră, este mare expoziție „Nava și marea — Columb 500” ce se va desfășura în perioada 15 mai—15 august și la care vor fi reprezentate 38 de state și 6 organizații internaționale.

După cum ne spunea domnul Hărălambe Beizadea, directorul Centrului de pregătire și perfecționare a cadrelor din marina civilă (unul dintre cei doi delegați desemnați să se ocupe de organizarea expoziției românești) expoziția „Nava și marea — Columb 500” va fi găzduită, în portul vechi din Genova, într-un pavilion care în evul mediu era depozitul de bumbac, acum excelent amenajat spre a-și împlini scopul expozițional. Pavilioanele expoziției vor ocupa 6 hectare, din care o suprafață însemnată — 450 metri pătrați — a fost rezervată României.

In acest spațiu, cu concursul Muzeului Marinei Române, al companiilor de navigație, al C.P.P.M.C. și întreprinderilor portuale, vor fi prezentate, celor peste 3,5 milioane de vizitatori pe care organizatorii italieni scontează, piese de muzeu și documente semnificative pentru istoria și evoluția marinei române. (C.C.)

CRISTOFOR COLUMB

(urmăre din pag. 9)

ce puteau, cu ispolul din trusă, cu pantofii, cu pumnii, dădeau apă afară. Motoc striga prin urletul furtunii: „Dat-i tot aşa că scade!...” Să evacueză cam o tonă de apă cu ispolul de doi litri și cu pantofii.. Nu ne mai gîndeam la nimic.. „Valul!..” „Tineți bine cortul!..” „Dată apă!..” Apă! Era dușmanul nostru imediat și concret. Cu el luptam încrinențat ca într-o luptă corp la corp. Timpul părea suspendat, iar noi eram, parcă, pe buza unei prăpăstii negre, agățindu-ne de un singur fir subire: voință a 12 oameni, frați prin destin și profesie, de a trăi. Și firul acela subire, un nimic în viitoarea furtunii, a năptii, a valurilor, a rezistat...

Ne-am luptat aşa, cu apa de afară și dinăuntru, pînă cînd s-a luminat, pe la săse. Odată cu lumina, a revenit și speranța. Golișem aproape totă apa din plătă. Afară furtuna continuă, dar lespeudea neagră și noptri se ridică și răsuflam mai ușoră. Pe la ora nouă am văzut nava care ne-a salvat. Era foarte aproape, cam la 100 de metri. Dar chînurile noastre aveau să mai continue încă vreo trei ore. Eram foarte aproape, dar cei de pe navă, din cauza furtunii, nu ne vedeaau. Mai aveam în trusă o racheta (două le lansam noaptea) pe care am tras-o. Atunci ne-au observat. Și ei aveau probleme, cum am aflat mai tîrziu, cu mașina. Mergeau foarte încet. Era o navă mică, „ISNIS”, sub pavilion norvegian. Peste vreo oră au dat semnal din sirena și s-au dirijat încet spre noi. Pe la 11.00—11.30 s-au apropiat. Au tras patru bandule, dar vîntul le-a luat și nu au ajuns la noi. Un băiat a vrut să sărbăte pe plătă să prinăndă bandula. Vedeau scăparea cu ochii și nu mai avea răbdare! Dar pe mare, nerăbdarea poate costa viață. Chiar în clipă în care crezi că ai scăpat.

Marinarii de pe navă, cămarazii nostri necunoscuți, pe care Dumnezeu îl alese să ne mintuie din făcile ude ale mării, au continuat încercările. Au lansat un colac legat cu parimă, apoi bidonele. N-au reușit, vîntul se schimbase și plutea se rotea mereu. Mareu, parcă nu voia să-si scape prada. Iar prada, de astă dată, eram noi. Lupta a continuat. Nava a manevrat și a

DIN NOU, MAREA CRUDA

venit cu provă spre noi, la trei-patră metri. Văd și acum bulbul navei ce săltă amenințător pe valuri, gata să se prăbușească peste noi și să ne ingroape în adinc. Nostromul a pris o saulă de-a lor și ne-am îndepărtat puțin, la vreo 10 metri, ca să evităm un final tragic. De pe punte, oamenii încercau să ne aducă la tribordul mai adâpostit, dar currentul tot spore bulb ne purta. Cu grec am reușit să ne apropiem, înaintând, parcă, milimetru cu milimetru. Am trecut de provă și acum noi ne sprîjineam cu minile în bordul navei, să nu ne preseze valurile de el. Ne-au adus pînă în centrul tribordului, unde coborseră scara de pisică. Ne indemnam, reciproc, să nu ne agățăm, să ținem pluta echilibrată... Cînd valul trecea, în groapa lui aparea bordul negru, al navei, pînă la parteasă acoperită de scoici; apoi urcam pe val pînă la copastică. În clipă aceea un om de la noi sărea pe scară. Și tot aşa, de douăspărțe ore. Eu am fost al patrulea... Al patrulea om sunul din gura mării.

Marinarii de pe „ISNIS” ne-au primit ca pe niște frați aflați în pragul nemorocirii. Cu vorbe puține și gesturi simple. Duios de simplu... Se pregătiseră. Ne-au băgat direct sub dusurile fierbinți. Doamne, duș fierbinți după ce ai stat peste 14 ore în mare... Cu apă aceea fierbință, dătătoare de viață, cite lacrimi nevăzute și cite gînduri se vor fi amestecat, doar fiecare din noi știm. După duș, ne-au dat haine de-ale lor, uscate, și ne-au invitat la masă. Era un echipaj amestecat — polonezi, irlandezii, norvegieni. Căpitânul navei, un polo-

nez cred, care condusee operația de salvare, trecuse și el printre un naufraugiu. Și el fusese salvat de alți marinari. Știa, aşadar. Știau și ceilalți ce simteam. Și, mai presus de toate, în clipă aceea, în care nu se vorbea în nici o limbă — tăcean doar, privindu-se în ochi — stiam toti că o lege sfintă a mării a hotărât să fim, sub semn de viață și moarte, frați. Încă de demult, de cînd urșitoarele ne-au urșit îngă leagan, undeva, într-un sat sau oraș din Cîmpia Dunării, din Carpați, din Cîmpia Polonă ori din fiordurile Norvegiei. Ne-auri să ne cîștigăm cu greu plinea, umbînd pe neliniștite mări. Să fim marinari. Am adormit cu acest gînd în minte și cu gîndul la ai mei, în cusetă pe care un alt marinier, un om ca și mine, mi-o oferise și mi-o imbrăcăse în cearcă curat, el urmînd să-mi vegheze somnul, undeva în careu sau la postul său de pe naivă.

In timp ce dormeam, să-luat legătura cu navă „BAIA NOUĂ”, aflată la cîteva mile și, prin ea, cu tara, unde ai noștri, sărmăjanii, aveau să primească din el ter, vesteasă ricăciu sau cumplită, groazănică veste a morții năprăsnice ale celui drag, a tulburător casei.

No-am trezit pe la ora 17.00 fiind invitați la masă. Pe la ora 18.00 ne-a luminat o bucuria — încă patru oameni de pe „SCAENI” fusescă salvați de o navă italiană, ce ia găsit înșindeu-se de o barcă răsăturnată. Luni seara — era pe 9 decembrie — am mai fost anunțați că alți doi colegi au fost găsiți, plinind singuri, pe mare, în centuri de salvare — bucătarul Daniel Stan și ajutorul mecanic, Nichifor Damian. Dar un ultim rînjet al morții ne-a înghețat, după scurt timp, bucuria. Sărmănușul nostru coleg, Damian, fusese găsit, dar înima lui n-a mai putut să măsoare, pînă la sfîrșit, secundele noptii acelie tezaură. A plecat colegul nostru pe drumul fără întoarcere al unei alte mări, spre vreun ostrov minunat, luminat și cald, acolo unde, cred eu, Dumnezeu îl duce pe cei cărora le-a hărăzit să fie, pe lumea asta, marinari.

Noi, cei salvați de „ISNIS”, am debărcat la Pireu, martii noaptea, după ce dimineață, cînd ne-am scutat, ne-am imbrăcat hainele noastre pe care le-am găsit fiecare la căpătă, spălate, călătate și frumos impărtășit de mina aspiră, dar grijuito și duioasă a băieților de pe „ISNIS”. Să coborind scara la Pireu, am mai primit odată nava salvătoare și m-am rugat: „Să vă răsplătești Dumnezeu, fraților, și să vă dea după intuia voastră generoasă! Amen!”

Ce a urmat? Bucuria nestăvălită să auzi la capătul unui fir de telefon vocile ființelor dragi. Apoi chînul dulce al orelor, ce nu mai trecea, parcă, pînă cînd am aterizat la Otopeni și am ajuns acasă. Acasă!



Cele mai puternice distrugătoare din toate timpurile (I)

Programul distrugătoarelor „ARLEIGH BURKE” — după numele capului de serie (DDG-51) — răspunde unor considerații operațive esențiale. Astfel, odată cu evoluția amenințării aeriene nu mai este de conceput existența unor distrugătoare convenționale, fără rachete A.A. cu rază medie și lungă de acțiune. Apoi, în viitor, factorul tehnic principal al apărării antiaeriene al U.S. Navy va consta, aproape exclusiv, în sistemul AEGIS. Înțind însă cont de costul ridicat al crucișătoarelor AEGIS din clasa „TICONDEROGA”, va fi foarte dificil ca aceasta să fie construită în cantități suficiente, astfel că va fi nevoie de o clasă de nave complementare.

Distrugătoarele „ARLEIGH BURKE” vor fi intermediare — ca dimensiuni și capacitate —, situându-se între crucișătoarele „TICONDEROGA” și distrugătoarele „SPRUANCE”. Ele vor fi dotate cu un unic sistem AEGIS (având la bază radarul SPY-1D, cel mai perfectionat, cu posibilități de detecție a înțelelor de la peste 200 Km) în loc de două (TICONDEROGA) și cu un număr de rachete suprafată-aer inferior respectivelor crucișătoare.

Caracteristicile tehnico-tactice ale distrugătoarelor „ARLEIGH BURKE” sunt următoarele: deplasament: 8500 T; dimensiuni: 152,6x20,4x6,1; puterea aparatului motor: 80.000 CP; viteză 33 Nd; autonomie: 5000 Km/20 Nd. Armatament: două lansatoare verticale pentru rachete Tomahawk, Standard MR, ASROC un lansator pentru Harpoon 1-127/54; 2x6 — 20/76 Phalanx, săse tuburi lanștorpile antisubmarine, patru lansatoare proiectile. Sisteme electronice: radar aerian SPY-1D, naval SPS-64, pentru direcțarea rachetelor — 3 SPG-62, sisteme de direcțiere focului, contraacțiune electrică, sisteme de detecție pasivă a submarinelor etc. Echipaj: 26 ofițeri, 24 mașiniști militari, 291 marinari.

Dispunerea la bord a principalelor sisteme este prezentată în fig. 1.

Utilizările în luptă ale acestor distrugătoare sunt multiple:

- în grupări operative cu crucișătoarele și subordonate acestora;
- în compunerea grupărilor de lovire constituite în jurul portavioanelor;
- pentru protecția forțelor amfibii și a formațiilor de aprovizionare a grupărilor operative în mărs;

Prin sistemul AEGIS distrugătoarele „ARLEIGH BURKE” pot conduce direct operațiile avionelor de vinătoare și elicopteroare desfășurate pentru protecția grupărilor proprii.

DDG-51 poate opera în zone infestate radioactiv, fiind, în același timp, protejat total împotriva armelor chimice (datorită, printre altele, unui nou sistem de ventilație în circuit închis).

Cele mai recente nave americane au un coeficient de finețe apropiat de 10:1, în timp ce clasa DDG-51 îl cobează la aproximativ 8:1, cu scopul de a obține o navă cu calități nautice deosebite, cu o comportare mai bună la tangaj și la ruliu și o creștere a incercăturile (armament). Linia corpului

AEGIS și radarul SPY-1D. La clasa „BURKE” au fost abandonate aliajele usoare: suprastructurile sint din otel, iar părțile vitale (aparatură motor, centrul de comandă, magazinele cu rachete) sint protejate de circa 150 plăci cuirasate din fibră de kevlar. Această protecție superioară a fost adoptată după lecția dură primită în Golful Persic de STARK (FFG-58) care a fost avariată de o mină lansată de iranieni.

Centrul de comandă este situat sub punctul principală ca și cele patru sisteme electronice UYK-3 care controlează diferitele instalații de armament, fiecare sistem fiind dispus în alt compartiment — pentru a nu fi distruse dintr-o singură lovitură — dar interconectate. Cablajele de conexiune ale sistemelor electronice sunt situate într-o conductă cuirasată, sub linia de plătire.

O componentă semnificativă în echipamentul distrugătoarelor „BURKE” o constituie sistemul de lansare verticală (VLS) EX-41 cu două instalații, dispuse una spre prova comenzi (grup de patru module, fiecare cu opt celule) și alta către pupa (opt module cu opt celule). Fiecare din cele două grupuri are trei celule rezervate sistemului de alimentare, astfel că cel din prova poate primi 29 de rachete, iar cel din pupa — 61. Sistemele VLS sunt multifuncționale, putând lansa mai multe tipuri de rachete: Tomahawk, Standard MR, ASROC. Pentru rachetele antinavă Harpoon se utilizează două grupuri de patru containere lansatoare.

Căpitán de rangul II Filarét SINTION

(continuare în pag. 14)

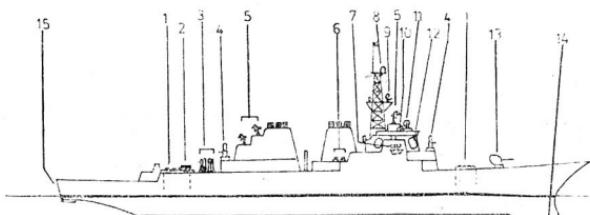


Fig. 1. Dispunerea principalelor sisteme la bordul distrugătoarelor „ARLEIGH BURKE”.

1 — lansatoare verticale; 2 — tuburi lanștorpile Mh32; 3 — lansatoare Harpoon; 4 — Phalanx; 5 — radar SPG-62; 6 — lansatoare proiectile; 7 — SLQ-32; 8 — sistem TACAN; 9 — SPS-67; 10 — antenă OE-82; 11 — SEAFIRE; 12 — radar SPY-1D (AEGIS); 13 — tun 127 mm Mh 45; 14 — HL SQQ-89; 15 — HL imersibil.

(urmăre din pag. 13)

Instalația artileristică de 127/54 mm Mk 45 va folosi noile proiecțile ghidate prin laser și cu propulsie inițială reactivă. Dirijarea focului este asigurată prin sistemul optoelectric OE-82 „SEAFIRE” care cuprinde o cameră TV cu nivel scăzut de luminositate, un subsistem de vedere nocturnă cu imagine termică și un telemetru cu laser.

Cele două instalații cu tragerie rapidă CIWS Phalanx MK15 pentru apărare apropiată sunt dispuse una la prăvă și alta la popa. Torpilele folosite — de 324 mm — sunt de tipul ALWT (Advanced Light Weight Torpedo).

DDG-51 nu are hangare, dar de pe el poate opera elicopterul SH-60B Seahawk (LAMPS III).

Radarul SPY-ID este o versiune îmbunătățită a celor ambarcate pe „TICONDEROGA”. Cele patru antene fixe cu plane sunt dispuse în jurul blocului de comandă, asigurându-se o acoperire de 360° împrejurul navei. Sistemul AEGIS este capabil de a urmări simultan mai mult de 300 ținte aeriene și de suprafață, fiind, deci, imposibilă saturarea sa. Are totuși care-i fac rezistent, cel puțin deocamdată, la orice formă de războli electronic. În

acest sens, componentele SLQ-32 V₂ descompună, clasifică și indică orice emisie radar inamică (inclusiv semnale de recunoaștere (FIF) și elaboratează măsurile de răspuns corespunzătoare.

Contra-măsurile electronice anti-submarine sunt asigurate de SLQ-25 Nixie. Bulbul provoacă hidrolocațorul incorporat este realizat din oțel inoxidabil. Toată nava este antifonată pentru a se asigura cele mai bune condiții de ascultare submarină.

DDG-51 dispune, ca și „TICONDEROGA”, de sistemul de control aerian TACAN.

In fine, aparatul motor este în configurație COGAS (Combined Gas and Steam) și bazat pe principiul RACER (Rankine Cycle Energy Recovery) care asigură o eficiență termodinamică ridicată și consumuri specifice egale cu acelea ale unui Diesel. Sistemul permite, în consecință, diminuarea consumului cu 20 la sută, creșterea autonomiei și reducerea cu 60 la sută a evidenței termice a navei.

Prin toate aceste caracteristici se apreciază că distrugătoarele „ARLEIGH BURKE” vor fi, în secolul următor, cele mai importante și mai puternice nave de acest tip.

DDG-51 a fost lansat la apă în 1988 și a devenit operațional în 1991. Pentru 1992 este prevăzută intrarea în compunerea US Navy, a încă două nave: „JOHN BARRY” (DDG-52) și „JOHN PAUL JONES” (DDG-53; se află în construcție alte cinci nave (DDG-54 – 58), iar programul complet prevede încă zece unități (DDG-59-68).

Dick Cheney, ministru apărării al SUA, a caracterizat nava ca fiind o reflectare a celor mai inalte standarde tehnologice, acest distrugător contribuind la asigurarea superiorității maritime americane în anii următori.

DDG-51 poartă numele amiralului Arleigh Burke, veteran al războiului din Pacific și fost șef al Operațiunilor Navale. La lansarea navei a declarat: „Navele singure nu cîștigă războaiele, pentru că Marina înseamnă oameni. Marina este condusă de oameni și forță sa este forță oamenilor săi”.

Să, în loc de final, un amănunt... Datorită saturării puternice a răvelor cu calculatoare, a altor considerente tehnice și, nu în ultimul rînd, datorită unor rațiuni de sănătate, în US Navy se duce o campanie puternică împotriva fumatului. În fruntea acestei campanii se află DDG-51 „ARLEIGH BURKE”.



Călămara cu fidelitate

Din paginile acestei publicații juvenile — care perseveră să plutească și să naveze spre orizonturile interioare atât de subtil zămislite de tineri și, mai presus de orice, să ființeze ca-ntr-un exercițiu solitar de tras la rame împotriva unui torrent cu meandre de opinii și contra —, emană triumfătoarele licării de orgoliu și spe-

Semnale cu sifleea

rântă ale micilor/navigatori spre tămuriile ideatice ale personalității lor creațoare.

O revistă pentru mintile, inimile și mentalitatea unor generații de discipoli absorbiți de peregrinările lor, peremptori spre ei însuși, nu poate fi decit o preludare înaintea impactului cu o psihologie reverberantă care nu acceptă niciodată compromisuri superflue ori imixtiuni apriorice și fortuite.

Greu de etichetat conjectural, extemporanele la limba română ale celor mai mulți dintre prezintăvii aspiranți la diploma de bacalaureat, săn — grosso modo — doar cîteva linii adiacente într-un caroaj de posibile itineranțe ale unui loc fecund care prefăcea deosebit un demers literar convergent și confluent cu aspirațiile vîrstăi. Cîteva ipostaze lirice, filele unui jurnal de bord, meticuloasele inițieri istoriografice, evaziile înscrări

de divertisment, conurează predelecția cîtorva pasionați cîndeiți spre gustul sublim al scrierii explicit și fluent, ici-colo fosforecent în staiul propriilor clanuri.

Degajată de balastul inutilelor pleoariori conjuncturale autoimpuse deunăzi și elevată tematic, chiar temerara prin cîteva titluri deosebit de captăvante („Poporul de la răscreaua furtonilor care bat”, „Întîlnirea lui Mihai Eminescu cu Alexandru Ioan Cuza”, „Poetii basarabeni și marca”, „Cuvinte dăcie păstrate în limba română”, „Mituri astrale în creația indiană veche”), revista pledează convinsă pentru o nouă regată cu pinzelile sus, printre care efemerele „CATARCE LA ORIZONT” se mai profiteză încă.

Dar dacă un cuvînt simbolic poate însemna și un nume, iar acesta, amplificat în timp, devine cîtedată renume, se cheamă că și actuala „CONFLENTE” sufletești, chiar și defazate temporal, au sănătate și viitorul lor, nu numai prin girul bunului de tipar, atribuit de această dată profesorelor Lidia Ignat, Virginia Crăciun și cîpitului locotenent Edmond Craesner.

Pentru onoareadă de a ne numără printre destinatarii unor reverentării și sincere dedicații din partea Admiralității L.M.-iștilor, ne face plăcere să le salutăm (re)lansarea, pe care o dorim perpetuă și de bun augur.

CUVINT BUN ÎNAINTE!

**Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU**

Primul număr din noua serie a revistei elevilor Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza” este aidomne unei partituri, ca și cînd fiecare mus adolescent de aici, între noi aparte, ar fi compus cu distincție cîte un singur vers, ales cu rafinament, ar înmormînăriții lor, ritmic dar fără o rimă anume, n-ar putea fi decit un delicat poem în proză.

Roadele imaginării lor, inspirată din specificul vietii și încurajată de acest generos „NADIR LATENT” — cenușul jeanbaetician prin tradiție —, nu pot izvori decât dintr-un *concerto grosso* de taluzuri, exuberant și candid.

(INCERTITUDINEA PERSISTĂ :)

Distrugătorul „MOSKVA” scufundat de... propriile submarine?

Numerouse publicații postbelice au prezentat, în diverse variante, angajamentul naval din dimineața zilei de 26 iunie 1941 din fața Constanței, soldat cu scufundarea distrugătorului sovietic „MOSKVA”. „MARINA ROMÂNĂ”, în numărul 6/1991, a descris modul în care s-a desfășurat acest angajament naval și deznoindămintul său. Reluând, pe scurt, „MOSKVA” și nava soră „HARKOV”, angajate în bombardarea unor ținte terestre, au fost inclinate de către navele românești și

lațile feroviare și petroliere de lungă Constanța timp de 10 minute, lovind din plin și un tren cu munitioni. Încadrare, la rîndul lor, de nave românești și bateriile germane, cele două distrugătoare sint nevoite să se retragă, la ora 5.14 schimbînd de drum cu o viteză de peste 30 de noduri. „MOSKVA” a lansat o perdea de fum, fiind urmată îndeaproape de „HARKOV”. La ora 5.20 cele două unități au atins marginea exteroară a zonei pe care o credeau minată (informațiile pe care sovieticii le-au obținut prin diverse surse în timpul războiului s-au dovedit a fi foarte exacte în ceea ce ne priveau): la circa 12 mile de coastă. Un minut mai tîrziu „HARKOV” i-a transmis celelalte nave drumul, aceasta avînd circa 37 de noduri. O explozie puternică a dus la rupeala navei în două în dreptul căldării nr. 1, scufundarea avînd loc în 4–5 minute. La vremea respectivă, și chiar și astăzi, sursele germane și române au luat în considerație, dintre posibilitățile de scufundare prin lovitură de artilerie, sau lovire a unei

PAGINI

bateriile de coastă germane. Manevrînd cu mare viteză au intrat într-un baraj de mine românești, „MOSKVA” a fost ruptă în două și s-a scufundat. Că nava sovietică a fost lovita de unul sau mai multe proiectile de pe distrugătorul „REGINA MARIA”, sau poate chiar de către un proiectil de 280 mm de la bateriile germane sint ipoteze plausibile, confirmate și de către supraviețitorii sovietici. Dar, nu vom ști cu siguranță cum s-au petrecut lucrurile decât atunci cînd vor fi disponibile arhivele Flotei Mării Negre. O ipoteză extraordinară este prezentată în ultima ediție a reputatului anuar britanic „WARSHIP”, de către autorul francez Pierre Hervieux.

In seara zilei de 25 iunie 1941 un grup de atac aflat sub comanda căpitanului de rangul 2 M. F. Romanov format din distrugătoarele „HARKOV” și „MOSKVA”, urmată de o grupare de acoperire coman-

IN EDITE

mine, cea de-a doua variantă. Si totuși există o a treia...

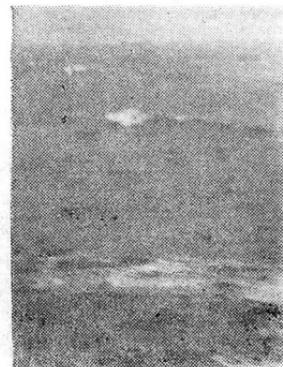
Venirea sovietice și germane de după război au arătat că estimările sovietice asupra pozițiilor bătăjelor de mîne românești erau foarte exacte. Si atunci rămîne posibilitatea scufundării, din greșeală, de către un submarin sovietic aflat în zonă.

În cînd prima zi de război, 5 submarine primiseră ordinul de a se deplasa în zona dintre capul Tuzia și Sabla: „Sutea 205”, „Sutea 206”, „Sutea 209”, „M-33” și „M-34”. Singurul submarin românesc de atunci, „DELFINUL”, era în portul Constanța, iar submarine germane nu existau în Marea Neagră.

In sprijinul acestei ipoteze îndrăznește să aduc cîteva argumente foarte plausibile:

- La ora 6.43, după ce s-a retras din zonă, „HARKOV”, dea-variata, a fost atacat cu torpile (atac cu puțin ratat) de către un submarin. La ora 7.00 atacul s-a repetat, de această dată, contra distrugătorului „SOOBRAZITELNII”.

Acesta a efectuat un atac anti-submarin și a raportat că a văzut



proba unui submarin și o mare pată de ulei.

• Există un mare mister care planează încă asupra unuia dintre

DE ISTORIE

dată de contraamiralul T. A. Novikov (crucișătorul greu „VOROSILOV”, distrugătoarele „SMISSENII” și „SOOBRAZITELNII”), se îndrepta spre Constanță pentru a testa apărarea română și a distruge depozitele de petrol din zonă. Operațunea era concepută a fi executată concomitent prin atac de pe mare și din aer, de către cele două nave și avioane de bombardament. Printre corelare necorespunzătoare, navele atacă singure. Deși au deschis focul de la circa 20 km, „HARKOV” și „MOSKVA” au încadrat cu peste 350 de obuze de 130 mm insta-

submarinele aflate în largul coastei românești, la data respectivă, „Sutea-205”. Datele oficiale asupra activității acestei unități sunt insuficiente și chiar generațoare de suspiciuni.

• Comandantul submarinului este, la 17 iulie 1941, P. D. Sukhomlinov, lucru menționat la decorarea submarinului cu „Flamura Roșie”, și declarare sa că „Unitate de Gardă” la sfîrșitul războiului. Cine a fost predecesorul său, în perioada 22 iunie–17 iulie 1941?

Mai mult, unitățile ce se distinseră în luptă aveau menționate nu numai numele comandanților ci și ale politrucilor. Fiecare submarin „Sutea” avea, încă din prima zi de război, un politruc la bord, numai „S-205” primea oficial unul, la 26 iunie, cînd unitatea era în mare!

• Decizia asupra raidului – fiind luatea pe 24 iunie, este perfect po-

DE ISTORIE

sibil ca nu toate submarinele să fi fost avizate asupra prezenței probiilor nave de suprafață în zonă. Era prima lor acțiune de război și echipajele nu aveau încă suficientă experiență.

Este însă absolut sigur că o mină detonată de către paravanul distrugătorului „SOOBRAZITELNII” a avariat crucișătorul greu „VOROSILOV” în aceeași zi. Disputa va continua pînă la găsirea soluției în arhivele Flotei Mării Negre.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN
dr. ing. Cristian CRĂCIUNOIU

MOLDOVA DE PESTE NISTRU—



...Nu avem tancuri, nu avem mîtraliere, nu avem rachete cu care ne-am putea apăra pămînturile strămoșești. Avem, însă, o armă mult mai puternică decât toate acestea luate împreună — adevarul istoric, care e de partea noastră.

Auzi-ne, Doamne!

CEI MAI VECI PE ACESTE LOCURI

In secolul XVI teritoriu dintre Nistru și Nipru făcea parte din Lituania, dar cum acestela nu-i ajungeau lituanieni pentru a umple uriașul spațiu dintre Marea Baltica și Marea Neagră, ei incuvînțează strămutarea moldovenilor în țara de peste Nistru.

Pe atunci ucrainenii locuiau pe Don și la coturile Niprului, lîngă pragurile acestuia. Unul din cele mai mari praguri ale Niprului se numea Voloschii (Moldovenesc).

In secolele următoare, partea de mai jos de Dubăsari se numea Tara Edisan, fiind locurile de păsună ale tătarilor nohai, iar cea de sus se numea Podolia și făcea parte din Polonia.

Lîngvistul rus M. Sergheivski era nevoit să recunoască, la 1936(!), că în stepa dintre Bug și Nistru populația moldovenească „a apărut sau odată cu cea rusească sau, în orice caz, ceva mai devreme“.

Prototipurul rus A. Lebedințev, în lucrarea sa „Ucraina hanului“ (Herson, 1860), vorbește și el că moldovenii sunt cei mai vecchi pe aceste locuri.

In Marecă Enciclopedie rusă, editată în secolul trecut, despre populația ținutului Ananiev, se scrie: „Moldovenii sunt locuitorii autohtoni ai titlului“.

Tîrgurile de peste Nistru, pînă la 1792, au denumiri moldovenesti: Balta, Nani (devenit Ananiev), Ocnă, Birzu (Bîrzula), Movilău, Moldovea, Dubăsari, Sucleia (Tiraspol), Rîmnița (Rîbnița), Moldovanca (în jurul ei va lucea naștere Odessa), Vozia (Oceacov).

Toți călătorii care traversează, pînă la 1792, spațiul dintre Nistru și Bug vorbesc de localități moldovenesti și tătărești, și nici unul nu menționează sate rusești sau ucrainene.

Secretarul lui Sigismund al III-lea, Lawrin Piaseckyński, trimis de regalele Poloniei în solile la hanul tătăresc Gazi Ghirai al II-lea, în anii 1601—1603, traversează pămînturile de dincolo de Nistru și nu intîlnesc încă un sat de slavi, ci numeroase sate „moldovenesti pe care le ține hanul tătăresc și pe care le guvernează, în numele lui, sluga lui, Nasyl aga“, atât în jurul cetății Albe, cît și a lacului Owidovoa și a portului de peste Nistru.

Călătorul italian Giovanni-Battista Malbi (Montalbanu), trecând la 1620 prin Moldova, zice că tara „se mărgînește spre râsăruit cu tătarii“. Descriind cetățile tătărești, inclusiv Oceacovul, italicul menționează pe locuitorii acestor pămînturi ca „fiind creștinii de rit ortodox și avînd o limbă coruptă din latină, italiana și rusă“. Desigur nu-i are în vedere pe ruși, nici pe ucraineni, că-

D O I N A

Mihai Eminescu

De la Nistru pînă la Tissa
Tot Români plânso-mi-s'a,
Că tu mai poate străbate
De-a tîta străinătate.

Din Hotin și până la Mare
Vin Muscalii de-a călare,
De la Mare la Hotin
Mereu calea ne-o ațin;

Din Boian la Vatra-Dornii
Au umplut omida cornii,
Si străinul te tot paste.
De nu te mai poți cunoaște.

Sus la munte, jos pe vale

Si-au făcut dușmanii cale,
Din Satmar până în Săcele
Numai vaduri ca acele.

Vai de biet Român săracul!
Indărât tot dă ca racul.

Nici că-i merge, nici se-ndeamnă,
Nici că-i este toamna toamnă

Nici e vară sau iul.
Si-i străin în tara lui.

De la Turnu' Dorohoi
Curg dușmanii în puhoi

Si s-așeză pe la noi;
Toate căntecele pier

Sboară paserile toate
De neagra străinătate;

re-nu chiar atât de multe sonorități latine ori italiene în grâu lor, ca să le menționeze în mod deosebit un italic.

Ceea ce se strecoară, din cînd în cînd, în cronicile vechi e faptul că aceste sate erau sistematic arse de cazații care soseau de dincolo de pragurile Niprului.

Călătorii străini care traversează în evul mediu spațiul dintre Nistru și Bug vorbesc de el ca de o continuare a Moldovei și nici unul ca de o continuare a Rusiei.

După 1791, cînd tătarii se retrag

Amfitrionii mării...

(urmăre din pag. 8)

meo Năstescu și căpitanul Nicolae Jianu răspund telegrafic: „Dorim ca hărțile și documentele nautice să se le fie utile și să se folosească cu aceeași mare grijă și precizie cu care noi le elaborăm“.

Edificat, încerc și eu, la rîndu-mi, o urare cu caracter generalizator, anticipoind confirmarea primirii lui (bănuiesc) și a așteptărilor:

Piți bine veniți la bord, artizanii ai mării!

■ Din cei 245 Km pe care se desfășoară țărmul românesc al Mării Negre, 166 Km (circa 68 la sută) îl reprezintă țărmul jos, de acumulare. În zona lacurilor Sinoie, Roșu și Roșuleț, se constată un fenomen de transgresiune (retragere spre uscat în linie coastei) cu un ritm mediu de 17,5 m/an și, respectiv, de înaintare, la gurile celor trei brațe deltaice, unde ritmul este de 20 m/an.

In perioada 1962—1983, marea a „recuperat“ circa 900 ha, în timp ce uscatul s-a extins cu numai 200 ha.

■ Într brațul Musura și Capul Midia, țărmul delimitizează două fos-

Litoralul Mării Negre

Breviar morfohidrografic

te golfuri marine importante, care au evoluat diferit în decursul timpului și anume: golful limanic al Dunării în care s-a format Delta Dunării și golful lagunar (străvechiul Malmyris), actualul complex Razelm-Sinoie. Aliniamentul grindurilor Chituc, Peribona, Coșna și Perișor conurează linia țărmului din față sa poe la lungime de 64,5 Km. Grindurile Lupilor și Saeleg au separat lacul Razelm, la nord, de

VECHI PĂMÎNT ROMÂNESC (II)

Nunai umbra spinului
La usa creștinului
Iși desbracă ţara sinul
Codrul — frate cu Românum —
De secur se tot pleacă
Si isvoranează și seacă —
Sărac în ţară săracă!

Cine-au îndrăgit străinii,
Minca-i-ar inimă ciinii,
Minca-i-ar casă pustia,
Și neamul nemericia!

Ştefane, Maria Ta,
Tu la Putna nu mai sta,
Las' Administrațului
Toată grijă schitului,
Lasă grijă Sfintilor
In sama părinților,
Clopotele să le tragă
Zioa 'n treagă, noaptea 'n treagă
Doar s'a ndură Dumnezeu
Ca să' i măntui neamul tău!
Tu te națăj din mormint
Să te aud din corn sunind
Și Moldova adunind.
De-i suna din coru odată,
Ai s'aduni Moldova Toată,
De-i suna de două ori,
Iti vin codri' un ajutor,
De-i suna a treia oară
Toți dușmanii or să piără
Din hotăr în hotără
Îndrăgi-i ar ciorile
Si spinzurătorile.

in Crimeea, moldovenii rămîn timp de cîțiva ani unici locuitorii ai acestor întinse cîmpii.

Mai apoi vor sosi administratori țărăști, „vinătorii” de pămînturi „pusături”, coloniști etc.

In 1766 guvernul rus trimite pe cazarul Andrei Constantinov „dincolo de Bug” în cecunoaștere. Acesta în raportul său scrie că în nici o localitate din cele vizitate (Golta, Balta, Crivoe Ozero) nu-a găsit nici un supus rus și n-a avut decât vorbă moldovenească și tatărească. In

satul Bobric, scrie trimisul rus, „în afară de preot care știe rusește (slavona bisericăescă — n.n.) n-am găsit pe nimenei și aici trăiesc numai moldoveni”.

RĂZBOAIELE RUSO-TURCE ȘI MOLDOVENII

Statul național rus independent ia naștere abia în 1480, sub domniația țarului Ivan al III-lea, cuceritor lui Stefan cel Mare.

In secolul următor Ivan cel Groaznic unește, cu foc și sabie, statele slave. El este întîul care face dintr-o Rusie rusească — o Rusie multinațională. Uniunea R.S.S. a secolului XVI (zicem astfel deoarece manualul de istorie a Rusiei așa se și intitulează: Istoria U.R.S.S.) are un singur țar, numit și Cel Groaznic, și spore deosebite de alte state europene — Spania, Anglia, Olanda, Portugalia, — care și căută colonii peste mări și oceane, el și le căută în preajma țării sale, lărgindu-și posesiunile pe contul vecinilor săi.

In secolul respectiv între Rusia și Moldova se aflau situate și alte țări și ținuturi, ulterior înghesuite sau înghesuite de colosul imperial, iar Rusia — statul care are azi (1991 — n.r.) ieșire la 12 mări și 3 oceane — nu avea încă ieșire la nici o mare, fiind o țară situată la mijloc de continent.

Petru I visează să devină împărat al Rusiei și al Bizanțului turc și vede realizarea acestui plan numai trezind prin Moldova. De la Iași la Constantinopol nu mai e chiar atât.

In secolul XVIII Rusia are o plăcerile deosebite să-și bată pe turci și vede realizarea acestui plan numai trezind prin Moldova. De la Iași la Constantinopol nu mai e chiar atât.

Astăzi în pînăcăi se văd în pictură tot ce le ieșă în căle, ultimul că în casă în care s-au înles-

lacurile Istrii și Nuntași, la sud în timp ce lacul Sinoie a păstrat, o vreme indelungată, legătura cu marea.

■ Pe harta Dunării maritime ridicată de Comisia Europeană a Dunării sub conducerea lui Sir Ch. A. Hartley între 1870—1871 și publicată la Leipzig în 1887, în hîmanul brațului Sfintu Gheorghe erau consimilate patru insule. Pe cea mai sudică dintre ele — numită Olinka — s-a construit în 1864 Farul turcesc. La o distanță de 2 Km de lârm, pe latitudinea farului era marcat un banc de nisip, probabil submers, lung de circa 500 m, care va constitui embri-

onul insușii Sacalin. In 1938, colonelul M. Ionescu-Dobrogeanu menționează că această insulă ar fi apărut la suprafața mării după inundațiile catastrofale din 1897. Sub presiunea apelor fluviale și a materialului solid depus, insula s-a consolidat, deplasându-se ulterior spre vest cu destă 750 metri în circa 60 ani (1939—1911 și 1971—1972), cu o rată de 12m/an.

Din 1977, aerofotogramele indică existența a două insule: Sacalinul Mare și Sacalinul Mic.

Din septembrie 1979, cele două insule s-au unit printr-un cordón de nisip, extremitatea sudică având tendința să se impreeuneze cu coas-

să se bată mai locuiește cineva. În timp ce stăpînul se ascunde cu odrasile speriate pe cupitor, aceștia spârgeau, în verva lor, tot ce putea fi spart, distrugău tot ce putea fi distrus, ca la urmă să ducă cu ei tot ce mai putea fi dus, numind furtul cu-n cuvînt foarte nobil — „eliberare”.

Turci căuta să elibereze Moscova de sub jug creștin, iar rușii căuta să-și elibereze pe turci de sub jugul pagin. Pe cînd și unii și alții urmăreau scopul banal de a cucerî cît mai mult teritoriu străin. Rușii voiau să pună mâna pe Dardanele și gurile Dunării, iar turci — să se mențină stăpîni atît la Dardanele, cît și la gurile Dunării.

Moldova, începînd cu 1739, se află mai mult de două veacuri sub jug dublu: unul, oficial, al turcelor, altul, neofficial, al „prietenilor”.

Armatele ruse staționate-n Moldova în 1739, apoi în 1769—1774, 1789—1792, 1806—1812 (de la această dată în Basarabia — permanent). 1828—1834 (sînt ocupate ambele Principate — Moldova și Muntenia). 1848—1849; 1853—1856; 1877—1878 (armatele ruse se retrag din Principatul Moldovei cu tot cu cele trei județe de la Sud). 1949—19... sau 20...

Cam o invazie la fiecare 20 de ani. După războiul rus-turc din 1735—1739 tratatul de pace încheiat între cele două puteri se intitulează „Statutul pentru stabilirea de către Rusia a graniței Rusiei și Turciei, a graniței Moldovei pe Bug, la 12 septembrie 1740”.

Actele au fost semnate și în moldovenestă pentru Moldova, „aproape de Siniuha, care se varsă în Bug”, de Mustafa-Bei Comisar, Mehmed Efendi Cadî — din partea Turciei, de Ivan Nepleciko — din partea Rusiei și de Todirachea-bivipitar, trimisul lui Grigore Ghica, domnul Moldovei.

Moldovei i se recunoște oficial granițele pe rîul Bug.

Nicolae DABIA
Chișinău

ta și să creeze astfel o gură secundară de vîrsare a brațului Sfintu Gheorghe.

■ Complexul de gînduri Sărăturiile, deși de vîrstă mult mai recentă comparativ cu Lețea sau Caraorman, se presupune că ar reprezenta insula Peuce, mult disputată ca amplasament, de la gurile Dunării și pînă la Păcuiul lui Soare, în drîptul orașului Călărași.

■ Gura Portilei a inceput să mai fie o gură de vîrsare constantă a apelor din complexul Razelm-Sinoie în mare, accesul liber al ambarcațiunilor dinspre șeful maritim fiind blocat de un perisip. (M.M.)

CUM SĂ DEVIN MARINAR ?

Elev-marinar la Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza”

— Domnule contraamiral Petre George, instituția de învățământ militar pe care o conduceți a sărbătorit 110 ani de la înființarea primei școli de „muși”...

— Într-adevăr, liceul nostru continuă, bineînțelea la un nivel superior, tradițiile școlilor copiilor de marină (care au ființat la Galați între anii 1881–1891 și 1920–1923). Școlii Medii Militare de Marină (care a funcționat tot la Galați, în perioada 1950–1959) și a Liceului Militar de Marină înființat în 1973 la Constanța.

Incepând cu anul școlar 1990–1991, Liceul Militar de Marină se transformă din liceu cu profil industrial în liceu teoretic cu profil de matematică-fizică, precum și cu clase de marină. Pregătirea marinărescă însă, are caracter de cultură generală și nu de instrucție de specialitate, prin urmare nu dă absolventului o calificare profesională.

— Ce ar trebui să stie părinții copiilor care doresc să devină elevi ai Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza”?

— Liceul asigură o temeinică pregătire în domeniul disciplinelor științifice – matematică, fizică, chimie, biologie, informatică –, cunoașterea profundă a limbii și literaturii române, istoriei, geografiei, a limbilor străine, formind elevilor noștri o bogată cultură generală, socio-umană, marinărescă și militară.

Ca formă de învățământ preuniversitar, Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza” asigură acumularea cunoștințelor și formarea deprinderilor

intelectuale necesare continuării studiilor pe treptele următoare ale învățământului militar. Absolvenții noștri trebuie să urmeze – cel puțin să participe la concursul de admitere – o instituție militară de învățământ superior (de ofițeri) sau postliceală (de maștri militari sau subofițeri). Dar, prin pregătirea și educația marinărescă primite, mararea majoritatea a absolvenților liceului nostru sunt candidații potențiali la admiterea în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sau în Școala Militară Maștri de Marină. De asemenea absolvenții pot candida și la admiterea în unele facultăți civile ce specificăle care interesează M.Ap.N., chiar și la școli militare în străinătate, cei deseobiți de înzestrări.

Prin regimul de viață, prin pregătirea militară se asigură elevilor educarea patriotică, acomodarea cu viața de militar – reguli de comportare mai severe și privațium specifice unui liceu militar –, cultivarea onoarei, demnității, cinstei, corectitudinii, a simțului datoriei.

Planul de învățământ al liceului cuprinde: a) pregătirea umanistă și socială; b) pregătirea științifică de bază; c) pregătirea tehnică generală (bazetele informatici, tehnica de calcul, desen tehnic, navigație, motoare navale și instalații de bord, marinărie); d) educație fizică; e) pregătirea militară generală. Obiectele de studiu de la punctele a și b sunt similare celor din liceele civile cu profil de matematică-fizică.

În vacanța de vară elevii noștri participă la tabere de pregătire militară, marinărescă și de odihnă

organizate la Mangalia, Cimpulung Moldovenesc, Alba Iulia, Breaza și Craiova.

— Cum trebuie să procedeze părinții pentru a-și înscrie băieții la Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza”?

— Înscrierile se fac în perioada 01.05–03.06 la C.M.J., iar între 15 și 24.06 la secretariatul liceului.

Pentru înscriere, în acest an, candidații trebuie să îndeplinească următoarele condiții: să fie promovați ai clasei a VIII-a de gimnaziu, din seria curentă, pînă la vîrstă de 15 ani încliniți în anul în curs; să aibă în anii de gimnaziu rezultate bune și foarte bune la învățătură și foarte bune la purtare; să fie sănătoși; să aibă o dicție corectă și o înțîțasare placută.

Actele necesare întocmirii dosarului de înscriere sunt: cerere și fisă de înscriere; certificatul de naștere în copie și original; cazierul judiciar al părinților; foaia matricofă a claselor V–VIII, caracterizarea asupra activității și comportării de la școală generală (cu semnătura directorului și stampilă).

Cind se prezintă la concurs, candidații trebuie să aibă asupra lor: buletinul de identitate sau certificatul de naștere, în original; echipamentul necesar participării la probele sportive; ustensile de scris.

— Vă rog să vă referiți la concursul de admitere propriu-zis.

— Concursul de admitere se desfășoară în două etape: Etapa întâi, 29.06–5.07, cu probele de aptitudini și sănătate; vizita medicală, testare psihologică, pregătire fizică, dicție. Toate probele și verificările din această etapă sunt eliminatorii.

Etapa a doua, 8–13 iulie, constă în susținerea lucrărilor scrise la Limba și Literatura română (8 iulie) și la Matematică (10 iulie). În ziua de 13 iulie se afișează rezultatele. De remarcat că, spre deosebire de anii precedenți, pentru prima oară în acest an, concursul de admitere se desfășoară odată cu liceele civile.

— Credeți că ar trebui să insistați puțin asupra probelor eliminatorii ale primei etape.

— Vizita medicală constă în controale la: boli interne, O.R.L., chirurgie, oftalmologie, stomatologie, dermatologie, neurologie, neuropsihiatrie. Nu vor fi admisi cei care au: miopia, hipermetropie, tulburări de distincție a culorilor, defecție anatomică vizibile, otite, alte a-



CUM SĂ DEVIN MARINAR ?

←

fețuini cuprinse în Baremul medical în vigoare. Părintele (tutorele) va declara, în scris, pe fișă medicală, că ființărul nu a suferit afecțiuni neuvoiașifice sau accidente craniocerebrale. Candidații nostri trebuie să aibă înălțimea de cel puțin 1,38 m. și greutatea de cel puțin 32 kg.

Proba psihologică cuprinde două teste scrise prin care se apreciază structura psihică, inteligența, perspicacitatea, acuitatea și rapiditatea gândirii. Aprecierea se face după standardele internaționale actuale. La această probă nu se admite reverificări. Pentru precizarea cauzelor unor rezultate contradictorii, psihologii pot purta discuții cu unii candidați, urmărind să precizeze punctajul acordat.

Pregătirea fizică se verifică prin patru probe: alergare de viteză pe 50 m. plat (baremul pentru nota 5 fiind de 8 secunde și 2 zecimi); alergare de rezistență pe 1.000 m. plat (pentru nota 5, 4 minute și 20 secunde); săritura în lungime cu elan (3,70 m); tracțiuni în brațe la bară fixă din poziția aflată (cîte 1 punct pentru fiecare tracțiune). Rezultatele transformate în note trebuie să dea cel puțin media 5,00.

Proba de dicție constă în citirea unui text special și, numai dacă este cazul, prin purtarea unei convingeri. Nu vor fi admisi cei cu

defecție de vorbire.

— Vă rog să vă referiți la cele două lucrări scrise ale etapei a doua.

— Subiectele lucrărilor scrise la probă de cunoștință din etapa a II-a vor fi elaborate de Ministerul Invățământului și Științei, din materia studiată în clasele V—VIII, și sint unice pe țară. Pentru anul școlar 1992—1993 programele disciplinelor de admitere au fost publicate în „Tribuna invățământului” nr. 39 din 7 octombrie 1991. La noi însă, media ultimului admis nu poate fi mai mică de 6,00.

— Ce facilități materiale asigură Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza” celor admisi la coacursul de admitere?

— Elevilor noștri li se asigură gratuit: echipare, cauzare, hrănirea, rechiziții scolare și foi de drum pentru deplasarea în vacanțe. De asemenea, pot beneficia de învoiri și permisiuni cu echipajul de a obține rezultate constante bune și foarte bune la invățătură (medial de cel puțin 7,00) și de a avea o comportare ireproșabilă.

— Care sunt obligațiile părintilor celor admisi?

— După admitere, părintii semnează un contract cu liceul, mai precis cu M.Ap.N., prin care se obligă ca, în schimbul facilităților materiale acordate, își vor să parti-

cipe după absolvirea liceului la coacursul de admitere într-o instituție militară de invățămînt — indiferent că aceasta este de marină, aviație, artilerie etc. —, să depună interes la invățătură și să respecte regulile disciplinei școlare și militare.

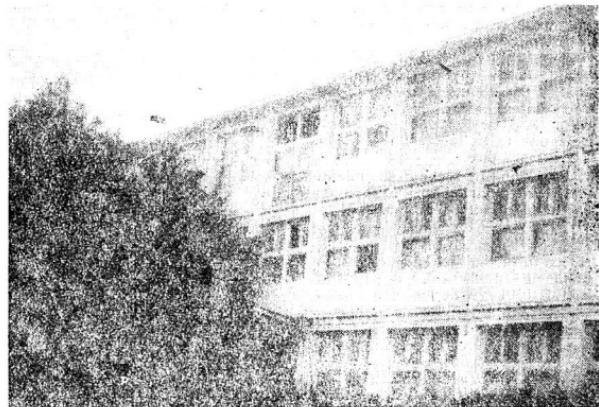
De asemenea, părinții se angajau că vor suporta cheltuielile de întreținere pe durata școlarizării în cazul cînd elevul nu îndeplinește clauzele contractuale sau se retrage la cerere. Mai mult, în cazul în care fostul nostru absolvent este eliminat, sau se retrage din instituția militară de invățămînt, părinții vor suporta inclusiv cheltuielile școlarizării în liceu.

Atenție! În Liceul Militar, elevii declarati nepromovati în clasa următoare, nu pot repeta clasa; ei părăsesc liceul, părinții suportind consecințele cu decurg din contractele cu instituția militară.

— Vă mulțumesc pentru amabilitatea cu care ați răspuns la întrebări!

— Cu plăcere. Peatru orice alte informații, legate de admitere, celor interesați le stăm la dispoziție.

ADRESA: Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza”; Strada Dezrobirii nr. 84 — Constanța. TELEFON: Secretariat: 65.56.50, interior 254. MIJLOACE DE TRANSPORT IN COMUN: Tramvaiul 102, troleibuzul 44.



— Scăola Militară Maistri de Marină (S.M.M.M.) este continuatoarea tradițiilor de luptă și invățămînt începute prin „Scăola de submechanici și submariniști de marină” înființată la Galați, la 8 octombrie 1897 și mutată la Constanța în 1899. În anul 1981 s-a mutat în nouă locație, din strada Dezrobirii nr. 80.

In cei 95 ani de existență, școala a dat Marinei Militare peste 4600 de absolvenți, maistri de marină.

În prezent, S.M.M.M. este o instituție militară de invățămînt tehnic postliceal, cu durata de școlarizare de 3 ani, care pregătește maistri

(continuare în pag. 20)

• CUM SĂ DEVIN MARINAR ?

(urmăre din pag. 19)

militari pentru exploatarea, întreținerea și repararea armamentului și tehnicii de la bordul navelor de luptă, precum și pentru instruirea militarii în termen ambarcați.

— Ce considerați că trebuie să stie tinerii care doresc să devină maistri militari de marină?

— S.M.M.M. pregătește maistri militari pentru Marina Militară în specialitățile: timonierie și tehnică de navigație; artillerie navală; rachete navale; arme sub apă; radio și observare navală; radiotocație navală; hidroacustică navală; motoare și mașini navale; motoare și instalații electrice navale.

Prin întregul proces de învățămînt se asigură formarea de cadre militare ca profesioniști autentici.

Pe timpul școlarizării elevii se pregătesc în sistem postliceal prin cursuri, laborator, practică în ateliere, uzine și la bordul navelor, dar și pregătire militară. Planul de învățămînt al școlii cuprinde 4 forme de pregătire: tehnico-stiințifică, de specialitate; militară generală; umanistă și socială.

In toți ani de școală elevii beneficiază de învățămînt, cazare, echipament, hrană, rachizite școlare, asistență sanitară, fără de drum pentru deplasarea în vacanțe, soldă. Elevii pot beneficia de învoiri, de permisiuni, de alte recompense, în funcție de rezultatele de învățămînt și disciplină.

Absolvenții S.M.M.M. primesc gradul de maistră militar clasa a IV-a și „Diploma de maistră” în specialitatea pentru care s-au pregătit, fiind repartizați pe funcții corespunzătoare la bordul navelor Marinei Militare.

— Ce condiții trebuie să îndeplinească un tînăr pentru a se putea înscrie la admitere în S.M.M.M.?

— La concursul de admitere pot participa tineri absolvenți ai liceului, cu diploma de bacalaureat, în vîrstă de 18–24 ani, cu sau fără stagiu militar îndeplinit.

Inscrierile pentru concursul de admitere se fac în luna august, prin Comandanțamentele Militare județene sau între 7 și 11.09, direct la secretariatul școlii. Cei interesați se pot adresa pentru relații și la unitățile militare din localitățile unde își au domiciliul.

— Ce trebuie să conțină dosarul de inscriere?

— Actele necesare pentru inscriere sunt: cerere tip; copii după diploma de bacalaureat (pentru absolvenții din anii precedenți), sau după foaia matricolă (pentru elevii din clasa a XII-a); recomandare/carterizare de la conducerea școlii absolvite sau de la profesorul-diriginte (caz în care se contrasemnează de director și se stampilează, iar pentru militarii în termen, de la comandanțul unității); copie de pe certificatul de naștere; copie de pe fisă cu antecedentele penale de la Poliția Județeană.

La prezentarea pe 14.09, ora 08.00, pentru susținerea examenului, candidații trebuie să depună la secretariatul școlii diploma de bacalaureat în original sau adeverință de absolvire a examenului de bacalaureat (pentru absolvenții din anul curent). De asemenea, trebuie să aibă asupra lor: buletinul de identitate; echipament sportiv; usenile de scris (20 coli de hîrtie albă) taxa de înscriere, bani pentru cazare și masă (cca. 235 lei, pentru cei care solicită).

— Vă rog să vă referiți la examenul de admitere propriu-zis.

— Concursul de admitere are loc în perioada 15–23.09, la sediul școlii și se desfășoară în două etape.

Etapa întâi (eliminatorie), între 15 și 20.09, constă în următoarele probe: examen medical; testare psihologică; verificarea pregătirii fizice; verificarea dictiei. Afisarea rezultatelor și judecarea contestațiilor, pe 21.09.

Etapa a doua, pe 22 și 23.09 constă în probe scrise la matematică și fizică.

— Vă rog să reveniți asupra probelor.

— Examenul medical constă în controale la: boli interne; O.R.L.; chirurgie; oftalmologie; stomatologie; dermatologie; neuropsihiatrie. Nu sunt admisi cei care au afecții cuprinse în „Baremul medical” în vigoare. Mai mult, candidații vor da în scris pe fisă medicală o declarare prin care confirmă că nu au suferit afecțiiuri neuropsihice sau accidente crano-cerebrale.

Testarea psihologică constă în două probe scrise prin care se obțin aprecieri asupra inteligenței, perspicacității, acuității și rapidității gândirii, precum și asupra structurii de personalitate. Punctajul care se acordă corespunde standardelor internaționale actuale pentru omul normal. La această probă nu



se admit reverificări, cel mult pentru precizarea cauzelor unor rezultate contradictorii — psihologii pot purta discuții cu unii dintre candidați, urmărind să precizeze punctajul acordat.

Verificarea pregătirii fizice constă în: alergare de rezistență pe 1000 m. plat, baremul minim fiind de 4 minute și 20 secunde; alergare de viteza pe 100 m plat, barem maxim 16 secunde; săritura în lungime cu elan, minim 4 m; tractări în brațe, la bară fixă, din poziția aflată, minim 7 tractări.

Verificarea dictiei constă în citirea unui text special și, numai dacă este cazul, prin purtarea unei scurte convorbiri. Nu sunt admisi cei care au defecțiuni de vorbire.

Lucrarea scrisă la Matematică înseamnă algebră, elemente de analiză matematică, trigonometrie, geometrii plană și în spațiu.

Pentru pregătirea lucrării scrise la Fizică trebuie să se aibă în vedere: mecanică, electricitatea, căldura, termodinamica.

— Vă mulțumesc pentru amabilitatea cu care ați răspuns întrebărilor interviului.

— Cu plăcere. Celor înscriși îi recomandăm să urmărească presa militară, în special „Armata Română” începînd cu numărul 10 din luna martie.

In numărul viitor vom prezenta Academia Navală

Interviuri consemnante de

Căpitan de rangul II
ing. Traian MOȘOIU

ADRESA: Școala Militară Maiștri de Marină, str. Dezrobirii, nr. 80,
Constanța–8700. **TELEFON:** secretariat — 65 56 50, int. 222. **MIJ-**
LOACE de transport în comun: tramvai 102, troleibuzul 44.

Week-end ostășesc

Noțiunea de timp liber, după o revoluție în care toate au devenit libere, are pentru militari o semnificație aparte.

In condițiile rigorilor vieții ostășesti, libertatea, în esență ei filozofică, rămâne, totuși, o necesitate înțeleasă.

Mă refer la faptul că în zilele de sămbătă și duminică, zile în care cadrele militare nu sunt în unitate, militarii au destul de multe atribuții în unități. (Evident, mai puțin cei recompensați cu învoiri sau permisiuni).

Află la una din unitățile de naiv (nici nu trebuie nominalizată, situația e generală) am putut constata că sunt activități obligatorii, la care trebuie să participe militarii, chiar dacă timpul lor din aceste zile de week-end este considerat liber: curățenia pe sectoare, curățat cartozi sau alte treburii de bucătărie, transport materiale, aprovizionare, curățat armamentului, echipamentului etc.

Sunt activități normale, firești, specifice cadrului militar, în care disciplina este regula de bază.

In cele ce urmează, am adunat păreri și impresii legate de ceea ce doresc militarii să facă în timpul liber, dincolo de activitățile enumerate mai sus.

Sergent Ion Ciobanu: „Pasiunea mea este sportul. Eu am jucat fotbal zilnic. Numai că, în condițiile danei la care suntem acostăți, nu putem decât să facem cito o „mișcă” sau tenis cu piciorul. Că despre echipament sportiv și mingii de fotbal, dotarea lasă de dorit. Abia aştept să vină vara, să pot alerga la fotbal pe teren adecvat, pe plajă...“

Il întreb dacă crede că atunci vor fi organizate mai bine aceste activități sportive în unitate. Îmi precizează că atunci va fi „lăsat la vatră” și tocmai de aceea va putea...

Soldat Didel Acatrinei: „Timp liber? Eu n-am timp nici să scriu o scrisoare părinților. Că despre pasiuni, ceea ce aș vrea eu, măcar sămbătă și duminică, este să ascult muzică și să citesc. Pe navă merge

stația, dar pentru cări nu există un sistem de asigurare. Cîtim ce prindem unii de la alții”.

Problema asigurării cu cărți mi se pare a fi... o problemă. Încă ne rezolvată. Este o evidentă faptul că lectura este necesară pentru militari, contribuind la ridicarea culturii generale, la plecarea din armată putându-se considera că ostașul este instruit, dar și educat...

Soldat Dănuț Cheilaru are și el pasiuni: dansul, fapt pentru care, cind primește învoiri, merge la discotecă, cu toate că nu prea are banii. „În actuala situație, cind prețurile sint aşa cum sunt, eu, îiu de târan din Gîrboavele, nu am curajul să intru într-un local, să mănînce ceva sau să beau o bere. Abia mi-ajung banii de discotecă, la care plec după ce servesc masa la navă, altfel...“

Dă, probleme sunt multe și din punct de vedere financiar, așa că timpul liber al militariilor este „îngrădit” de multe alte restricții, mai mult sau mai puțin obiective.

Discutiile cu alți militari au scos la iveală și alte dorințe, unele chiar ciudate. E normal ca mai toți să dorească un video la care să poată vedea film. Alții ar dori, pur și simplu, să se odihnească. Unii ar prefera să fie duși la spectacole, în oraș, alții să... pescuiască (!). Poate că anume pasiuni și le vor putea îndeplini pe parcursul vieții, pentru că unitatea nu este chiar o stațiune de vacanță. Dar o concluzie este clară: timpul de week-end al militarii trebuie „ocupat” nu numai prin muncă, ci și prin alte activități — culturale, distractive, recuperatorii, fizice și psihice. In acest sens este necesar a se „umbla” și la concepțiile unor maistri militari și chiar ofițeri, care propovăduiesc ideea de muncă și iar muncă, în așa fel incit militarii să nu aibă timp de abateri, să nu-i ducă gindul „la prostii”.

Să nu uităm că formăm niște oameni pentru a fi în măsură să aphere țara, dar și formăm și pentru viață.

Căpitan locotenent Ananie GAGNIUC

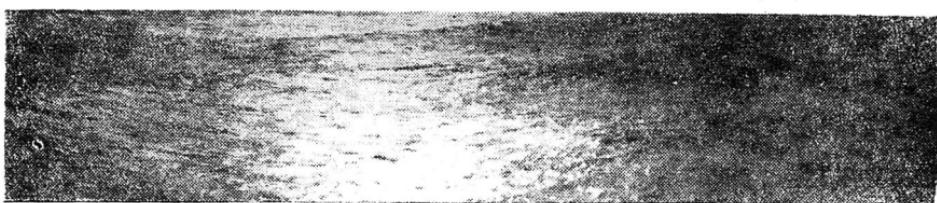
De curind a apărut sub egida Editurii Militare un ghid în imagine, adăpostit la Muzeul Marinei. Pe prima copertă este redată nava-școală „Mierca” cu velele umflate în vînt, iar pe caleală, lentală farului de la Tuzla. Un text scurt, concis, ne prezintă date generale privitoare la muzeu să. La subsolul fiecării pagină, în majoritate color, rindute cronologic, cuprinzind machete ale unor nave din vechime și pînă astăzi, armament naval, aspecte din muzeu să. La subsolul fiecărei pagini se află etichete explicative, numerotate.

UN GHID AL MUZEULUI MARINEI ROMÂNE

Graficianul Aurel Stoicescu, autorul proiectului expoziției de bază a muzeului, a rezolvat cu eleganță și gust dispunerea fotografială și textului, precum și forma uzuială a ghidului.

Lucrarea a fost realizată în două ediții bilingve — una româno-engleză, iar cealăță germano-rusă. Traducerile aparțin, pentru limba engleză căpitanului de rangul I (r.) Neculai Pădurariu, limba rusă căpitanului de rangul I Mircea Costă și limba germană căpitanului de rangul III Gheorghe Sirghie. Ghidul a apărut prin grija redactorului Andrei Duță.

Am considerat demnă de semnalat această apariție având credința că va contribui, alături de alte materiale publicitare, la informarea publicului despre această prestigioasă instituție militară de cultură, din țara noastră, unică prin specific — Muzeul Marinei Române.





magazin • magazin • magazin

PE PUNȚI DE CORĂBII ȘI VAPOARE (II)

(călători și exploratori români pe mări, oceane și fluviile lumii)

• Boierul român **Romanî**, originar din părțile Olteniei, a călătorit în Polonia și statele germane (pe Rîul inferior). După războiul ruso-turc din 1768 a fost luat în robie, dus la Istanbul și aruncat între zidurile incisiorilor Edicule. În 1770 a fost eliberat și, pe o corabie englezescă, s-a întreprins spre Londra cu escale în insula Paros și la Venetia.

De aici a făcut o excursie la Roma, însoțit de Hamilton, căpitanul corăbiei. Apoi s-a întreprins spre Spania și Portugalia, cu vizite la Madrid și Lisabona. Ajuns în Anglia, a debărcat la Portsmouth, pe coasta Mării Minciui. În primăvara lui 1771 s-a întîlnit cu exploratorul James Cook cu care a conversat înde lungă (cunoșteau limbile engleză, franceză, latină, italiană, greacă, turcă și germană). În același an a fost în audiția la regele George al III-lea, iar în anul următor a părăsit Anglia. În aprilie 1772 a debărcat în Olanda, la Mittenburg. A vizitat orașele Rotterdam, Haga, Amsterdam trecind apoi în Germania.

• Ienăchiță Văcărescu, poet, istoric și om politic român, a fost organizator și comandant al flotei navale de Dunăre (1792-1793; este considerat primul amiral român). A călătorit la Viena ca trimis al lui Ispilanti unde a fost primit de împărat și de unde a venit grăbinie deoarece domnul fusese mazilat iar el numit caiacian. În 1788, după izbucnirea războiului austro-turc a cerut închirierea să plece la Istanbul. Domnitorul N. Mavrogheeni, cu care se afla în raporturi bune, a hotărât ca aceasta să ramâne la Nicopole, de unde, după opt luni, a fost trimis cu o corabie în insula Rîcădos. Au urmat ani de exil; abia după patru păcăce de la Sisțov s-a putut stabili în fastuoasa lui casă de pe Podul Mogoșoaiei (Calea Victoriei) din București.

• Medicul și farmacistul **Johann Martin Honigberger**, din Brașov a călătorit pe drumuri de ape. În 1818 a plecat din Bistrița-Năsăud spre Moldova, Tara Românească și Bucovina. Peste un an a luat drumul, prin Varna, către Istanbul de unde a ajuns în nordul Anatoliei (1817). A străbătut apoi Siria, Libanul, Palestina și Egiptul. Navigând pe Nil a ajuns la Cairo. Apoi a ajuns în Siria și Irak de unde a pornit pe uscat spre India dar nu a reușit să ajungă la Lahore din cauza conflictului dintre Rusia și Persia. După război a pornit din nou spre Lahore, de data aceasta prin Golful Oman, pe mare. A ajuns la destinație în 1829 devinând medic, consilier și ministru al maharajahului din Lahore. În 1834 se întoarce la Brașov de unde, în anul următor, a pornit în călătorie vizitând orașele Viena, Trieste, Venetia, Milano, Genova, Nisa, Marsilia, Parisul și, după traversarea Mării Minciui, Londra. S-a întors în țară apoi prin Istanbul. A plecat din nou în India. În toamna anului 1849 a plecat din Caleuta cu **vaporul** ocăind Capul Bunei Speranțe și ajungând la Londra de unde, prin Viena a mers la Brașov. La 27 septembrie 1852 a plecat pentru a treia oară spre India, traversând Canalul de Suez, a ajuns, pe apele Oceanului Indian, la Bombay și în Kašmir. În 1862 s-a reîntors în Europa; în 1867 a plecat în India de unde s-a reîntors, prin Marsilia, la Brașov (1868).

• **Ioan Xantus (1825-1894)**, originar din Transilvania, a trecut Atlanticul, a descoperit izvoarele rîului Arkansas și a întreprins, pe uscat și pe mare, expediții în India, Ceylon, Indonezia, China, Japonia.

• **Zenovie Hagi Constantin Pop**, din Sibiu, ofițer de cavalerie în armata austriacă (participant la războiele antinapoleoniene) și apoi sef al cercurilor din Viena a unei case de comerț din Sibiu, a călătorit în Franța și Anglia. În mai 1827, plecind de la Calais, a traversat Pas de Calais ajungind, cu **vaporul**, la Dover. De aici călătoria a continuat spre Londra și mai departe: Oxford, Birmingham, Manchester, Liverpool, etc. Să fi fost el primul nostru compatriot care a navigat cu vaporul? Se poate, deoarece prima călătorie maritimă a unui vapor (cu zbaruri) a avut loc în 1809 iar primul vapor cu elice ("Arhimede") și-a înregistrat actul de naștere în 1839.

• **Petrache Poenaru**, cărturar de frunte, profesor, reformator al școlii românești a fost secretar-translator al lui Tudor Vladimirescu (cunoșteau limbile franceză, latină, italiană și germană). A studiat la Viena matematica iar la Paris la scoala politehnica (cursurile de mineralogie, geologie și inginerie geografă). „Am trecut cu vaporul — n.n. — în Anglia în anul 1830 — notează cărturarul — ca să studiez metalurgia și să văz practica expozițiilor minelor”.

• **Chiriac**, monah tipograf, traducător și copist la mănăstirea Neamț, a călătorit în două rînduri în Orient. Primul drum l-a făcut la muntele Athos și Ierusalim. A plecat din Galați, la 13 mai 1840, cu **vaporul** pînă la Tulcea și, pe Mareea Neagră, după un popas la Varna, a ajuns la Tarigrad. A preferat vaporul pentru siguranță călătoriei și, de pe puncte lui, a văzut „două dubăse moscheile curățind nămolul din gura Dunării”. După un an de sedere la Athos, la 1 iulie 1841, a pătruns pe teritoriul Ierusalimului. Porturile întîlnite în răgazurile secrete ale navei cu care voiajă l-au indemnat la observații critice, ca la Tarigrad (Istanbul) despă“ care nota: „...și nicăieri în cetețile acestea nu găsești vreun lucru bun de însemnat, fără numai ulți schimoniste și dughene mici și sărace și putoare nefuferită”.

• **Scriitorul Ion Codru-Dragușanu**, a voiajat în Italia ca aghiotant în suita lui Alexandru Ghica Voievod. În Franță a fost invățător, gigant bibliotecar, secretar al unui print rus. În 1840 a călătorit cu vaporul pe Dunăre de la Mehadia la Viena, de aici la Paris și Londra. La 15 decembrie 1840 revenit la Paris (după traversarea Canalului Minciui cu vaporul), a assistat la ceremonia reunificării osemintelor lui Napoleon Bonaparte aduse din Insula Sfânta Elena, pentru a fi depuse în Domoșul Invalidilor. În 1848 venind în țară a fost comisar de propagandă în județul Prahova.

Contraamiral
Petre GEORGE

magazin • magazin • magazin

MUZEUL OCEANOGRAFIC DIN MONACO — ÎN SLUJBA MĂRII ȘI A IUBITORILOR EI



Situat în sud-estul Franței, la 14 km de orașul Nisa, cu o suprafață de numai 195 hectare — etalată pe prelungirile calcaroase ale Alpilor Maritim, care domină impunători Marea Mediterană, Principatul Monaco datorăză reputația sa turistică în egală măsură faimosului Cazino, nu mai puțin celebrului raliu automobilistic de la Monte Carlo și grandiosului Muzeu oceanografic, renomut în întreaga lume.

Antenă litorală a Institutului oceanografic situat pe strada Saint-Jacques nr. 195 din Paris, acest muzeu este o enclavă franceză în teritoriul principatului monégascan. El a fost fondat în 1899 grăție geniu lui creator al principelui Albert I de Monaco (1848—1922). Considerat ca fiind unul dintre pionierii oceanografiei moderne, el și-a consacrat întreaga sa viață dezvoltării acestei noi și captivante științe. Membrii la Institutului Francez (Academie de Științe), navigator desăvârșit — a slujit în marinele franceze și spaniolă —, suveranul a echipat 4 nave de cercetare oceanografice și a organizat 28 expediții între 1884 și 1914. Cele mai proeminente personalități științifice ale epocii (profesorii Portier și Richet) au onorat această acțiune.

In decursul acestor campanii înălțătoare, a fost realizată o amplă acțiune de colectare a animalelor marine din cele mai diverse specii. A apărut astfel problema conservării lor. Prințul Albert a oferit soluția pentru construirea Muzeului oceanografic inaugurat în 1910, în cadrul arhitectură masivă se oglindeste în apele Mării Mediterane de la înălțimea celor 103 de metri.

ACUM 81 DE ANI

Vă veți întreba din ce raiunii urmăruiește construit pe teritoriile acestor Grimaldi (principiul de Monaco, de origine genoveză), a atenții apărătorii francezilor? Iata, pe scurt, povestea vorbind într-o zi cu fulul său prințul Albert a aflat de la acesta din urmă că, atunci cînd va prelua tronul, intenționează „să suprime muzeul oceanografic și să-l transforme în scăolă de cehitate a Principatului”. Pentru a preîmpinge acest proiect nefast celebrul fondator s-a decis să lege opera sa de Franța. Astfel, a plasat muzeul sub protecția Institutului oceanografic parizian, fundație particulară cu notorietate internațională încă din 1906.

Deci, în timp ce muzeul își asumă rolul de cercetare și informare a marelor public, Institutul francez se constituie într-un organism de studiere la cel mai înalt nivel a oceanografiei. Cursurile abordează, de regulă, patru mari discipline: fiziologia viețuitoarelor marine, biologia și geologia marină, respectiv, acvarioră.

Cea mai mare parte a vizitărilor muzeului sint datorate afișajelor de vizitatori și în egală măsură, contracelor de cercetare încheiate cu guvernul francez. Turiștii pot admira aici un splendid acvariu (unul dintre cele mai vechi și mai prestigioase din lume) și o diversitate de material oceanografic expus în sumptuoase săli ale muzeului. După castelul Versailles și Luvru, este al treilea muzeu francez ca număr de vizitatori.

FEERICĂ LUME SUBACVATICĂ

Situat la subsol, acvariuul cuprinde circa 60 de conducte de alimentare cu apă de mare care ies stocată în două bazine uriașe de 40 m³ fiecare.

De la primii pași în acest veritabil templu al cărorii, vizitatorul poate contempla cele mai curioase specii ale faunei marine de pe întreg mapamondul. Eie provin din cele mai diverse medii: Marea Mediterană, Atlantic, Pacific, Oceanul Indian, Marea Chinei, Marea Coreiilor...

PAȘI PRIN MUZEU

La parter, în chiar centrul muzeului, marele salon de onoare găzduiește o expoziție cu caracter permanent care reunește instrumentarul și inventarul mijloacelor moderne de explorare subacvatică.

Aici vom descoperi submersibilele S.P. 350, Troika și S.P. 3000 construite de comandantul Jacques Yves Cousteau pentru CNEXO și un aparat de sondare mai vechi, destinat măsurătorilor de pînă la 6000 de metri adâncime.

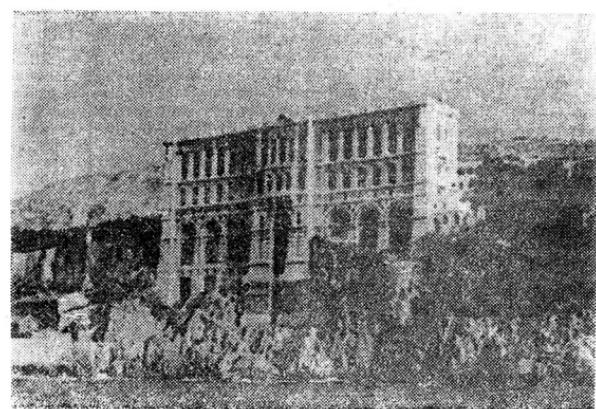
O impunătoare sală de conferințe lasă să se întrevadă, pe un plan alveolic, un ansamblu de picturi reprezentative pentru viața de marină a principelui Albert.

Avgind o acușă perfectă, ea găzduiește cu regularitate numeroasele sesiuni științifice. Zilnic, vizitatorii pot viziona aici peliculele atât de celebrele odisei submarine ale echipei Cousteau: „Tragica festivitate nupțială a merușilor din Honduras”, „Migratia lungștelor din Yucatan”, „Viața celor 35.000 de oameni de pe platformele de foraj petroler ale Golfului Mexic”, „În căutarea Atlantidei”, „Comorile Mării Măditerranei” etc.

Domeniul zoologiei submarine debutează cu un ansamblu de animale în mărime naturală și de schelete

**Selecția și adaptarea
Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU**

(continuare în pag. 24)





magazin • magazin • magazin

(urmăre din pag. 23)

(ursi, foci, crabi, casăloți, balene, delfini, rechinii și.a.).

Cele două săli de la etaj sunt rezervate geologiei și respectiv produselor obținute din valorificarea resurselor marine și oceanografiei aplicate, ambele colecții prezentând un mare interes științific și tehnic pentru vizitatori.

Salonul central este consacrat în exclusivitate, în semn de omagiu, printului Albert și conține amintirile sale, evocate, cu minuțiozitate. O fidelă reconstituire a laboratorului de pe iahtul „HIRONDELLE II" încearcă să sugereze imaginea de epocă a cadrului de desfășurare a cercetărilor anterioare.

In sfîrșit, sunt prezente obiecte din recuzația pasionațului explorator: arme pentru prinderea cetăților, baleniera sa, aparatura fotografică să.

Peste 10.000 de specii de cochilii, perle, corali, aranjate și clasate în numeroase vitrine, sunt suficiente pentru a contempla cu uimire cădătenia și perfecțunea miraculoselor forme care i-au inspirat lui Paul Valery fascinanta epopee „Omul și cochilia". Calmarul gigant, pescuit în apele Terrei-Nova, o replică pentru grandioarea naturii, întuneca vitrinele cu talia sa fără egal, pe care numai oceanul î-o putea conferi.

Deasupra clădirii, o imensă terasă oferă surpriza unei excepționale panorame asupra mării, Coastei de Azur și Rivierelor italiane.

PERSEVERENȚA CAUTĂRILOR

Dincolo de spațiul muzeistic, împărătorul edificiu este cunoscut ca și un laborios centru de cercetări. Opt etaje sint atribuite laboratoarelor și suprafață de 2500 m² și bibliotecii cu peste 10.000 lucrări de specialitate, respectiv cîteva mii de periodice și rapoarte la peste 100 de expediții oceanografice. Un serviciu de editură publică buletinul Institutului oceanografic, difuzat în 80 de țări prin 500 organisme diferite.

La sosirea sa, în 1957, comandanțul Cousteau, unul dintre foștii directori ai muzeului, a căutat să susțină domeniile inițiale ale cercetărilor, propunindu-și noi arii de investigație.

În prezent, scopul cercetărilor, susținute de circa 110 specialisti, este subordonat protecției mediului marin și imprejurimilor sale.

Pentru ieșirile pe mare, muzeul

dispune de o navă cu un deplasament de 50 tdw, „LA WINNARETTA — SINGER" și de o barcă de pescuit „LA PHYSALIE".

DE LA FAIMĂ LA SPIRIT

Din 1957, problemele organizatorice și financiare au fost preluate de comandanțul Cousteau, secundat de adjunctul său, comandanțul Alinat.

Tenace, curios, inventiv și aproape imperceptibil — putin aventurier, Jacques Yves Cousteau mărturisea cîndva unui ziarist: „Filozofia mea nu este cea a vestigilor antice care vă indeamnă să lăsați după voi monumentele și moștenirile, ci mai degrabă aceea a vințului ca-

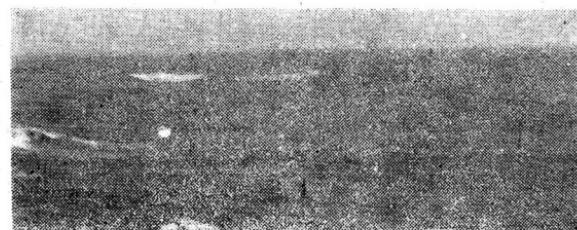
Muzeul oceanografic din Monaco — în slujba mării și a iubitorilor ei

re suflă nestingherit, invitându-vă să faceți orice vă place și oricind aveți poftă".

Intotdeauna de o impresionabilă calmitate, el se impune de la sine cu multă autoritate.

Steă să se facă agreeabil și, deși este deosebit de convinsă în tot ceea ce spune și face, nu tutuiește pe nimăn, niciodată. Într-o astfel de personalitate, cu totul aparte, se regăsesc deopotrivă inventatorul, cineastul, scriitorul și pictorul; vorbește curent germană și engleză, înțelege bine spaniola și citește cu usurință texte rusești.

Indiferent unde se află, nu abdica sub nici o formă de la tabieturile sale; își fumează pipa ori țigara, înăncând de toate, bea puțin, se trezește cu regularitate la ora săse dininea și face zilnic, o jumătate de oră, gimnastică de întreținere.



O PRIVIRE DE ANSAMBLU

Referitor la persoana acestuia, comandanțul Alinat, colaboratorul său dintotdeauna, declară: „Raporturile noastre datează de cînd Cousteau a devenit directorul muzeului. Din punct de vedere practic, multe dintre aspectele științifice ale activităților și organismelor pe care le dirijează, îl preocupa direct. S-a ajuns pînă-ntr-acolo încit, atunci cînd „CALYPSO" se află într-un loc lipsit de descoperiri senzaționale, profită totuși, pentru a organiza o expediție în folosul muzeului. Invers, cînd „CALYPSO" are nevoie de interpretarea rezultatelor expedițiilor efectuate, se solicita numai de concursul specialiștilor din Monaco.

Problema mediului inconjurător î-a acaparat întreaga atenție lui Cousteau. Încă din 1967 activitatea de explorare a capătat o amploare considerabilă. Foarte rar a putut fi întîlnit la Monaco, „CALYPSO" a navigat continuu în Marea Rosie Oceanul Indian, Atlantic, Marea Caraibilor, Marea Bering. Au urmat Antartica, o serie de expediții în America Centrală și, ulterior, expediție arheologică din Grecia".

ȘANSELE VIITORULUI

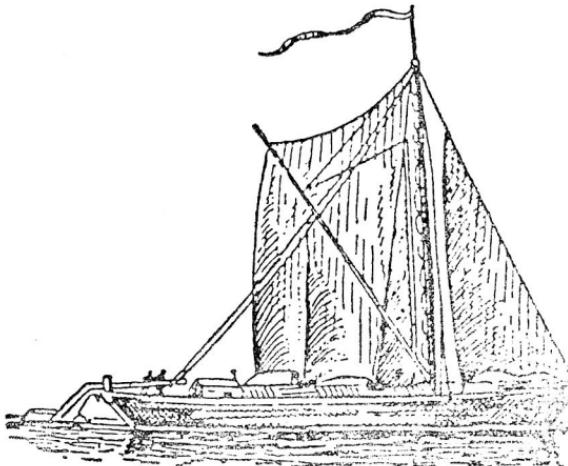
Președintele CNEXO, domnul Yves La Prairie scria într-un articol: „Dacă ar trebui să răspund brusc la întrebarea: Ce știu despre ocean și resursele sale?, as răspunde că se poate da sincer: Aproape nimic".

In consecință, penetrarea tot mai îndrăzneată a omului în spațiul marin, deținătorul a circa 71% din suprafața globului, este încă o problemă a viitorului.

Despre motivația și șansele de reușită ale acestor pledează convinsă sub nici o formă de la tabieturile sale; își fumează pipa ori țigara, înăncând de toate, bea puțin, se trezește cu regularitate la ora săse dininea și face zilnic, o jumătate de oră, gimnastică de întreținere.

magazin • magazin • magazin

(NAVE MEDIEVALE ROMÂNEȘTI)



BOLOZANUL

Una dintre cele mai vechi și mai frumoase poezii populare românești, cunoscută în mai multe variante, povestește cum „Un arap buzat / Negru și ciudat”, îndrăgostit de o fată din Brăila, numita Chira, se hotărăște să-o fugă și să fugă cu ea. El „N căic o duce / Să mi-o aruncă / Sus peste sandale / Să pe bolezale”. Dar „Frații Chirii / Hotii Brăiliilor / Serpii Dunării” îl urmăresc pe fugari și pun capăt acestei „love story”.

Poezia, datând probabil din secolul al XVI-lea, cind fenomenul „hai-duciei pe Dunăre” (de care să așezeat istoricul dr. Nicolae Bärdeanu) era bine cristalizat, nu dă nici un fel de detaliu despre aceste na-ve pe care le numește bolezate.

Cuvintul românesc, cunoscut în mai multe variante (bolozan, boloz, bolozan, borozan, burazan), apare pentru prima dată într-un document din 1693 scris de domnitorul Constantin Brâncoveanu, fără nici o explicație cu privire la nava pe care o denumește. Scrisorile ulterio-

re nu conțin nici ele date care să lămurească problema. Dintre limbile popoarelor vecine, singura care conține acest cuvînt este sîrbo-croată, în variantele bolozan, bolozanka, bolozanka, însă nici folclorul și nici sursele scrise ale vecinilor noștri nu conțin mai multă informație. În prezent, bolozan mai circula doar ca nume de familie (Bolozan, Bolozanu și Borozan în română, iar în sîrbo-croată Boloza-novići).

Date interesante despre bolozan afîm din rapoartele manuscrise ale unor ofițeri austrieci care au călătorit pe Dunăre la sfîrșitul secolului al XVIII-lea. El numesc această navă Bolisan, Bolozani, Burliczan, Burilzan sau Polisan. Din nefericire, unele pasajele din aceste rapoarte nu sunt suficiente de explicite, ceea ce impune continuarea cercetărilor pentru găsirea de informații mai precise.

Analiza și interpretarea datelor cuprinse în izvoarele cunoscute pînă în prezent duc la concluzia că

bolezanul era o navă cu vele (uneori și cu rame), de regulă mai mic decît corabia, dar mai mare decît saica și caiacul. În principiu, erau două tipuri de bolozan:

Un bolozan mic, pentru Dunăre și affluenti, cu un singur catarg. Avea o velă latină, iar cel mai adesea și una pătrată, care însă nu stîm exact cum arătau. De asemenea, avea 3 la 5 perchiile de rame (deci 6–10 oameni pentru tras la rame). Greementul descrie ar putea fi asemănător cu cel al bîne cunoscutului pinzar moldovenesc sau al acelui velier rusesc sau ucrainean numit baidac (vezi desenul). Cu o capacitate de încărcare de aproximativ 60–70 de tone, lungimea bolozanului era de 20–35 m, lățimea 4–6 m, iar pescajul 1,2–1,8 m.

Un bolozan maritim, cu trei catarge, despre care nu dispunem de alte date.

Majoritatea dicționarelor românești și sîrbo-croate nu conțin nici o indicație etimologică, însă unele sugerează prudent o posibilă origine turcă. Numai că singurul cuvînt turcesc mai apropiat de bolozan și variantele sale este borazan (cu variantele boruzan, boruzen), care nu are decît sensul de „goamă”, „trumpetă”. Ar trebui să presupunem că marinari turci (sau care stau turcesti) s-au inspirat de la navele olandeze și franceze cunoscute sub numele de flută, cuvînt asemînător cu flut și apoi confundat cu trompetă (în turcă, borazan). Însă această presupunere rămîne o simplă ipoteză, neînsărcinată pînă în prezent. Ar mai fi posibil ca nava cunoscută ca baidac zaporojan să-și fi redus numele la porojar (există în prezent un nume de familie Porojan, derivat din zaporojan). În acest caz, transformarea porojar-bolozan s-ar explica prin legile fonetică și prin etimologie populară sub influența cuvîntului turcesc borazan. Cum însă nu avem dovezi nici pentru această ipoteză, etimologia cuvîntului bolozan rămîne în continuare necunoscută.

Căpitan de rangul I (r)
Neculai PĂDURARIU

O navă execută manevra de plecare de la ancoră. Pe măsură ce cabestanul se învîrtă, lanțul ancorii apare pe puncte, plin de mîul de pe fundul apei. Con-

Glume marinărești

form regulilor, un marină spală lanțul cu furtunul cu apă, prilej

cu care, pentru a nu se uida, și-a suflecat pantalonii. Văzind această

încărcare a normelor de purtare a uniformei, comandanțul strigă de pe comandă la ofițerul secund, aflat pe teugă:

— Dă-i lu' ăla pantalonii-n jos!



magazin • magazin • magazin

Din presa
străină

DATORIA ÎNAINTE DE TOATE

Marinarii știu că vîntul „bate în compas”, că el poate să „cadă” (adică să „stea”), că poate să „strânsă în vele”, că se rotește, agită marea. Sensul de rotație al vîntului îl ne ajută să determinăm poziția noastră pe uscat, dar pe noi „ne doare” mare! direcția spre centrul ciclonului (sau anticiclonului) cunoscând **BUY BALLOTS LAW** (degea Buy Balot). Această lege, enunțată de profesorul olandez Buy Balot, stabilește regulă generală a circulației vînturilor în raport de centrelor de înalță și joasă presiune (centre de acțiune ale atmosferei). Conform acestei legi, în emisfera nordică vîntul se rotește în jurul centrelor de înalță presiune în sens retrograd (sensul de rotație a acelor de sezonuri), iar în jurul centrelor de joasă presiune — în sens direct. În emisfera

CUM SE ROTEŞTE VÎNTUL ?

feră sudică, lucrurile se petrec învers.

Legea furtunilor (LAW OF STORMS) confirmă cele de mai sus, precizind că: vînturile din interiorul vâni zone și curguri se rotesc într-un anumit sens și în ceruri concentrice, în jurul centru-ului de joasă presiune; ele se rotesc în emisferă nordică de la dreapta la stînga (ANTICLOCKWISE, adică sens direct sau AGAINST THE SUN), iar în emisferă sudică de la stînga la dreapta (CLOCKWISE, adică sens retragăd).

In completarea colorilor surse moderne de informare hidrometeorologica, inclusiv prin sateliti sau transmisie prin radio a batilor meteo si inregistrare automata la bord, legea Buv Ballot este foarte importanta pentru navigatori, deoarece permite ca, in functie de directia vizualita, si se stabileasca directia spre centrul de iernata prezinta. Astfel, in emisfera nordica, un observator care primeste virful din fat va avea centrul de iernata presus la 8-12 grade dreapta, iar in emisfera sudica la 2-12 grade stanga.

Prin vînd o hârtă sinoptică meteo-
ri și observând D-urile (depresiunile)
și M-urile (maximele) putem de-
termina în același mod direcția
predominantă a vîntului, ținând
seama și de distanța de la „locul
de stație” la centrele de joasă și
înalță presiune.

Contraamiral
George PETRE

Cea mai bună revistă de marină din S.U.A. și, cu siguranță, una dintre cele mai reușite din lume — U.S. NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS — publică o gamă largă de materiale de specialitate în forme dintre cele mai diferite: articole, studii, eseuri, discuții, recenzie și cetera. O caracteristică a acestei prestigioase reviste este și aceea că acordă o mare importanță anecdotelor, astăzi sub aspect umoristic, cu poante de ceea ce mai bună calitate, cît și sub forma poveștilor cu tîle.

Ne face plăcere să semnalăm cititorilor noștri o asemenea anecdată, intitulată „Na-

blesse Oblige", al cărui conținut moraliză și încurajează acest cît se poate da potrivit și pentru România post-revolutionară. Anecdota a apărut în numărul din "Ura" marți 1990 la revista, sub semnatul lui R. C. Smith și se referă la o vizită pe care Printesa Elisabeta a Angliei a efectuat-o în 1949 la Malta, unde se bucura și elui (Printul Philip) ofițer de marină, se aflarea ambarcat pe un drăguț. Programul vizitei a cuprinzut și trei zile de polo, organizate la reședința Printesei.

trebat-o pe Prințesa care este situația, la care ea a răspuns simplu că soțul ei este de gardă pe navă și nu poate pleca de la bord.

Asemenea gesturi lăudabile am vrea să vădem cît mai des și pe la noi din partea celor care se înțălu că de cît pe scară ierarhie militare și sociale. Reamintim că Printesa Elisabeta, căsătorită cu Printul Philip în 1947, a urcat pe tron în 1952, devinând Majestatea Sa, Regina Elisabeta a II-a a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei Nord.

Căpitán de rangul I (r)
N. PĂDURARIU

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3		ଶ୍ରୀ					ଶ୍ରୀ				
4			ଶ୍ରୀ					ଶ୍ରୀ			
5		ଶ୍ରୀ				ଶ୍ରୀ					
6				ଶ୍ରୀ							
7					ଶ୍ରୀ						
8	ଶ୍ରୀ					ଶ୍ରୀ					
9				ଶ୍ରୀ			ଶ୍ରୀ				
10	ଶ୍ରୀ	ଶ୍ରୀ						ଶ୍ରୀ			
11							ଶ୍ରୀ				

lexicon marinäress:

ORIZONTAL: 1. Autoritate supremă în conduceră marinel militare (inv.). 2. Formarea unui dispozitiv pentru așezarea la uscat a unităților de război. 3. Ispal la prova! — „...Shett!” contul tim-pului de operare a navei! — Început de cronică! 4. Radiotelegrafie (abr.) — “Activatorii întrucătăciuți să se ușeauți (pl.) — Început de Tsunami! 5. Cap la Nep-tun! — „...Francisco”, mare port pe coasta de vest a S.U.A. — Pieastră montată pe roata de propulsie a vechilor va-

poare. 6. Compoziție metalică — ASTRUL zilei
7. Navă specializată în transport de produse lichide — Material textil sintetic rezistent pentru huse și prelate. 8. Amărijare portuară pentru acostarea navelor — Ambărcațiuni cu vele
9. Localitate în R.F.G. — Conștelație denumită și a cancerului (pop.)
— Capete de ancoră
10. Sistem de acionare a circuii 11. Prezinență în prelungire spatelor timonel (sing.) — A doa o navă cu cele necesare navigației

VERTICAL: I. Parí

marine — Pieșă de legătură între ghiu și cartag — Începutul și sfîrșitul (fig.). 8. Ax de întindere! — Linie care unește pe hărți punctele de egală densitate a apelor de mare. 9. Partea curbată a probei. — Prefix pentru presiune — În mare... măsură! 10. A reduce suprafața velerii pe timp de furtonă. 11. Efort deschis.

SDIET. Dictionar: RAHE,
BAT BABO.

**Victor BUTOI
și Gabriel POPESCU**
Cercul rebusist
„OVIDIUS“ Constanta

magazin • magazin • magazin

Viceamiral IOAN GEORGESCU (1891-1974)



MENTORI AI MARINEI ROMÂNE



în vara lui 1925 comandanță două marsuri cu elevii, unul în Mări și altul în Delta Dunării.

In anii următori, se formează ca ofițer de stat-major la bordul unor importante nave de luptă maritime. În toamna lui 1932 a fost admis la Școala Navală de la Război din Paris. La 14 decembrie 1933 ofițerul primește brevetul de stat-majorist cu „mențiunea elogioasă”, iar apoi ministrușul marinelor franceze către Ministerul Apărării Naționale al României, cere să i se transmită „...felicitările acestui ofițer, pentru maniera participării strălucitoare prin care a trecut examenele Școlii Navale de Război Franceze”. În țară îndeplinește timp de patru ani o funcție în Statul Major Marină, desăvârșindu-și pregătirea de specialitate. Rezultatele se simt și în practică, ofițerul, în grad de comandor, conducând, pe timpul manevrelor regale din 1938, Escadră de monitoare și primește numai calificative de „Foarte bine”.

In urma mobilizării la 28 aprilie 1941, comandorul Ioan Georgescu își încredințează comanda Diviziei de Mare, iar după cîteva zile avea să fie înaintat în grad de contraamiral, la excepțional. Din decembrie 1941 devine comandant al marinei și sef al Statului Major Marină, recomandat fiind de viceamiralul E. Rosca drept „Ofițer de mare valoare. Foarte bine pregătit din toate punctele de vedere spre a își încredința comanda marinei”. Generalul Steflea îi apreciază activitatea pe cei doi ani — 1941, 1942 ireproșabilă, subliniind că ofițerul „...A dovedit multă putere de muncă, multă energie și foarte multă pricină, eminent ofițer de stat-major”. Pentru anul 1943, nouă sef generalul Sovă, îl apreciază pentru „Spiritu de echitate, putere de muncă, perseverență”. Soluții judicioase în întocmirea planului de apărare a litoralului Mării Negre. A conlucrat în mod armonios cu comandanțul de uscat. Merită cu prisosință a înaintat la gradul de viceamiral. La 10 mai 1944 ofițerul era înaintat în grad de viceamiral.

Calitățile lui deosebite ca ofițer de stat-major și comandanță au fost recunoscute și după 23 august 1944; fiind numit ministru subsecretar de stat pentru marină, a rămas în această funcție pînă la 27 martie 1945. A fost perioada în care Marina Română a îndeplinit o serie de acțiuni de luptă: participarea la războiul antihitlerist, acțiunea desfășurată la fluviu pentru deminare, dragaj, asigurarea transporturilor pentru front la Dunăre și Marea Neagră.

Dar ca un bun marină, viceamiralul Georgescu a reușit să țină la linie de plutire, pe ape tulburi, marine. El, ofițerul care a avut o prologoasă carieră, el, decorat cu numeroase ordine și medalii românești și străine, el, care a participat cu succes la cele două războaie mondiale, era trecut din oficiu în rezervă, în martie 1945, iar la sfîrșitul același an era șters din controalele militare și avea să urmeze pentru cei doi ani grei de detenție...

Mariana PAVALOIU

Glume...

Intors din prima sa croazieră pe mare, un turist, care se consideră deja expert în problemele navigației, povestea cu emfază unui

marinar impresiile culese pe timpul călătoriei.

— Ați dublat și capul Matapan? îl întrebă acesta.

— Păi de ce, unul singur nu-i de-a juns? răspunde turistul.

★
Barcagiul vislește din greu pentru a trece pe malul celalăt un grup de turisti. Barca este incărcată pînă la refuz, iar vîntul suflă cu putere.

— Nu știe unde

barca așa de puină?, întrebă o pasageră.

— Nu, doamnă, pentru că EU port întotdeauna o veste de salvare...!

...marinărești

