

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

13

ANUL III • MAI • 1992





U.S.S. „MONTEREY” —
la Constanța
pag. 5

Proectori
ai Deltei și
oamenilor
ei.

pag. 10

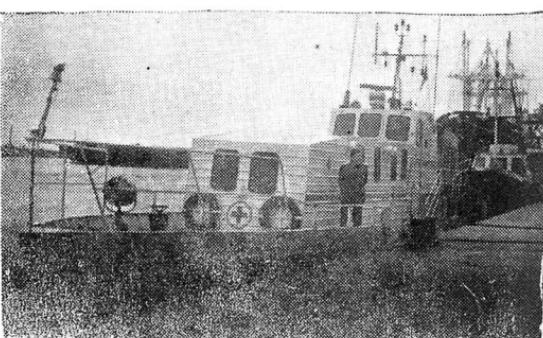


Pă drumul vieții
de argint viu
nu-i nici devreme,
nici tîrziu.
Să dacă n-ai de
ce te teme,
nu-i nici tîrziu,
nu-i nici devreme.
E-același timp
concomitent —
trăsăturul vîntor
prezent.
Te-nalți în el,
în el — vai! cazi
de mîine-n ieri,
de ieri în azi.

V. TARİTEANU
pag. 23

- Așii din careul prova pag. 6
- Sulina porto-franco pag. 8
- VIVAT ACADEMIA! pag. 18
- Navele anului 2000 pag. 25

„DELTASAN” — o prezență
salvatoare pe Dunăre
pag. 9



COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II
Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior
Costin CONSTANDACHE, secretar de
redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC,
cpt. lt. Dorin DUMITRILE, lt. major
Marian MOȘNEAGU, redactori; Corector:
Floare BRÂNZA; Dactilografie: CARCEA,
NU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU;
Correspondență, expediție: ptt. Didel
VIDRĂSCU.

Responsabil de număr:
Lt. maj. Marian MOȘNEAGU

Echipa de tipografii: A. STOIAN,
C. RÂDOI, GH. SĂRBU, P. IBRIAN,
GH. GRIGORE, M. ILIE, D. DUCA,
L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CERCUL MILITAR
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;
615700/238
Tipografia M. Ap. N. C-ță C-dă nr. 46
SE DISTRIBUIE GRATUIT

Este nevoie de o strategie maritimă românească?

Din cele mai vechi timpuri, marina și modul ei de întrebuințare au fost factori care au influențat, în mod hotăritor, mecanismul economico-social dintr-un stat. Națiunile cărora le-a lipsit elementul maritim au avut o slabă contribuție la dezvoltarea țăinței, industriei și culturii.

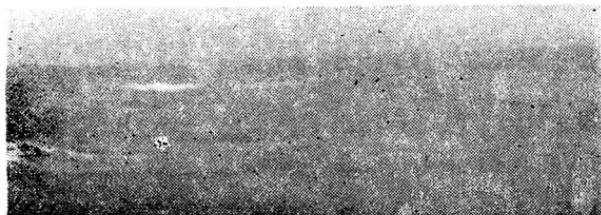
Puncte de legătură dintre continente, marea a asigurat dezvoltarea majorității statelor și dacă prețințul faptul că peste 85 la sută din populația lumii trăiește și muncesc la mai puțin de 500 km de litoral, vedem importanța mării pentru întreaga umanitate.

Astăzi, cind interesele politice, economice, științifice, tehnologice și militare, pe mare, au crescut și statele de pretutindeni își largesc aria activităților în marea teritorială, în zonele economice maritime exclusive, dar, mai ales, în mare liberă, se impune foarte presant ca și statul nostru să-și stabiliească politică navală pe care s-o exprime printr-o strategie clară. Aspectele economice ale acestei probleme nu vor face obiectul prezentului articol, referindu-mă numai la cele militare.

Situația geostrategică a României, ca țară riverană la o mare închișă, Marea Neagră, și cu un litoral relativ redus și făcut cu, în trecut, să se considere că interesele noastre pe mare sunt limitate și de aici lipsa unei vizuni clare asupra acțiunilor noastre maritime și apariția concepției dăunătoare că Marina Militară trebuie dimensionată numai pentru apărarea apelor teritoriale și a litoralului.

A sosit momentul să se înțeleagă că forțele Marinei Militare sunt instrumentul cu care statul nostru își promovează și apără interesele pe mare și să trebue dimensiionate în raport cu lungimea litoralului maritim și cu mărimea intereselor pe care țara noastră le are pe mari și oceane. Germania, în ultimul război mondial, a avut un litoral aproape dublu cit al nostru, dar având interese desobite pe mare, a realizat o flotă de submarine cu care și-a propus să interzică transporturile din America în Europa, și efectele acestei strategii maritime ne sunt cunoscute.

Atunci cind se discută despre puterea maritimă a unei țări se are în vedere, în primul rînd, mărimea flotei comerciale și, în al doilea rînd, capacitatea celei militare de a apăra pe întregul ocean planetar. Este posibil să se spund că această strategie aparține numai marilor puteri. Dacă ne reamintim că în războiul din Golful Persic, din anii 1990—1991, țări ca Grecia, Turcia, Belgia, Olanda, Argentina, și —



au trimis cel puțin cîte o navă să le reprezinte interesele în acest conflict, vedem că și țările mici nu renunță de a avea și a trimite nave de luptă capabile să le apere interesele pe mare cît mai departe de litoralul propriu.

In cadrul strategiei generate românești se poate vorbi de o strategie maritimă, aşa cum au aite lâzi?

Este cunoscut faptul că în acest secol condacătorul politici și militari din țara noastră au considerat strategia maritimă, componentă a strategiei generale, ca accesorie sau chiar ignorind-o. Mareșalul Antonescu și-a manifestat regretul că nu a acordat atenție dezvoltării flotei maritime numai după ce a văzut că de folositoare a fost în apărare și transportul trupelor care, în anul 1944, se retrăgeau din Crimeea. Si dacă un om de talie lui Antonescu a înțeles aşa de puțin importanța mării, ne dăm seama cum a fost privată strategia maritimă de cei dinainte și de după el.

Ce trebuie să stabilească strategia maritimă românească în actualele condiții geopolitice din Marea Neagră și bazinele maritime adiacente?

In primul rînd să programeză dezvoltarea mijloacelor de luptă navale în funcție de importanța pe care marele oare pentru România. Cunoindu-se că mijloacele navale necesare depășesc posibilitățile economice și financiare, organele cu responsabilitate politico-militară, pe baza propunerilor făcute de marii, trebuie să orienteze prioritățile spre realizarea acelor forțe în măsură să creeze descurajarea agresorului, iar aceste forțe să fie menite la un grad de suficiență credibilă.

In acest sens, ar fi necesar ca eforturile de investiții să fie direcționate mai mult pentru crearea mijloacelor de luptă mobile decât cele fixe, acordindu-se cea mai mare atenție forțelor aeronavale. O forță navală fără componente aeriene este condamnată să rămînă în apropierea coastei. De asemenea, să se considere că dintre toate mijloacele de luptă — de uscat, navale și aeriene — submarinul are cea mai mică vulnerabilitate și cea mai mare eficiență în luptă.

Privind flota de suprafață, strategia maritimă trebuie să stabilească cîte nave sunt necesare pentru a crea o flotă capabilă să acționeze pe teatrele maritime unde interesele de stat ale României o cer, forță capabilă să acționeze rapid și cu suplețe, acordind întărietate prezenței, făjă de o flotă superioară.

Strategiei maritime îi revine sarcina de a stabili modul de folosire a puterii navale în timp de pace și de război.

Dacă marile puteri maritimă, datorită caracterului internațional al spațiului maritim, au posibilitatea ca, în timp de pace, să-și manifeste prezența în apropierea coastelor unor state pentru a convinge sau constringe, și flotelor statelor mai mici trebuie să le fie propriu acest principiu, ridicînd pavilionul în cît mai multe mări, ca simbol și suport al puterii naționale.

Pentru război, strategia maritimă trebuie să stabilească puterii navale misiuni clare, înînd cont de dimensiunea „partidei de jucat”, de particularitățile geopolitice ale teatrului maritim, de posibilitățile de prelucrare rapidă a informațiilor, de rază de acțiune și autonomia navelor și avioanelor angajate în operație, de posibilitățile logistiche de a susține efortul operațional al forțelor.

In teoria militară românească, pînă în prezent, nu s-a operat cu conceptul de strategie maritimă, aprecindu-se că este proprietatea numai marilor puteri ca SUA, Anglia, Rusia, Franța etc. In ultimul deceniu s-a încercat să se definească elementele artei operațive maritime, ca treaptă intermediară între tactică și strategie, acordind prioritar atenție folosirii forțelor în operație și mai puțin, sau aproape deloc, stabilirii forțelor necesare și stării lor pentru a fi credibile.

A accepta necesitatea și existența strategiei maritimă, ca parte componentă a strategiei generale românești, este o problemă ce se cere analizată și dezbatută de toți cei interesați în dezvoltarea marii române.

Contraamiral
Constantin IORDACHE

— marea noastră cea de toate zilele —

DESPRE YACHTING ȘI DESPRE ȘTIINȚA MILITARĂ

— Domnule decan, să facem legătura cu interviul anterior; deci: cum se impacă yachtingul cu știința militară?

— Foarte bine. Și fiindcă sunt la cei doi poli ai condiției mele de ofițer de marină, chiar se compensează.

— Sintea primul decan al Facultății de comandă și stat major în actuala formă; cum apreciați acest fapt?

— Ca o continuare firească a activității mele ca ofițer de stat major, activitate care a început în anul 1966. Dumneavoastră știți că eu acord o mare importanță acelui factor pe care îl numesc CREDIBILITATE. Pentru mine arc o arie mai largă, dar cuprinde și pe cei „aleși” la catedră.

— Apreciați acest principiu pentru toate cadrele didactice din subordine?

— Bineînțeles! Și o spun destul de transțant. Aș putea să-l angajez la catedră pe Florin Piersic, care e mult mai arătos și sint convins că ar putea invăța o lecție pe care să o predă. Nu urmăresc așa ceva; omul de la catedră, atunci cind predă o temă, trebuie să o fie executată în practica pregătirii de luptă de cel puțin zece ori; trebuie să-i explic studentului toate „tainele”, dar și „capanele” luptei, trebuie să facă știință și artă.

— Totuși, sub cele zece activități pe care le pretendeți, lectorul nu poate fi credibil?

— Ba da, am exagerat conștient, însă nu sunt dispus să cobor cifra de cinci sau șase ori. Practic, avem lectori care au făcut un anumit gen de aplicație de o sau săptămâni.

— Facultatea este atât de exigentă și la admiterea studenților în Academie?

— Da. Anul acesta am avut 6 candidați pe un loc. Criteriile de apreciere sunt atât de diversificate, incit clasamentul se va stabili la sfârșit.

— Domnule decan explicați pentru cititorii revistei noastre, ce profile de ofițeri pregătiți? Care este „produsul” facultății?

— Noi formăm ofițeri de stat major, care să poată indeplini și funcții de comandă.

— Înțeleg că un comandanț trebuie să fie în primul rînd un bun ofițer de stat major.

— Corect.

— Traduceti în limbajul actual noțiunea de ofițer de stat major. Este acesta un manager sau un lider?

— Noțiunea „Ofițer de stat major” este intraducibile. Ea îmbină specialistul de înaltă clasă, managerul, dar și calitatele de lider. Produsul nostru, al activității noastre de învățămînt este un om deosebit, cu o structură aparte.

— Cum este structurat?

interviul nostru

cu domnul
căpitan de rangul I
EMANOIL TIGĂNAȘ

— Este un analist, în primul rînd. Gindirea ofițerului de stat major parcurge, în final, obligatoriu, etapele: misiune, inamic, (cine se poate opune misiunii?), forțe proprii (cu cine realizează misiunea), condiții (teren, timp etc.), din care rezultă neapărat o concepție de acțiune. Procesul nu se oprește aici, fiind reluat de la capăt, pînă cînd soluția devine optimă.

— Vreți să spuneți că un ofițer de stat major este în așa măsură structurat încit parcurge acest algoritm, de exemplu, cind vrea să bea o bere?

— Da, poarte de la această „misiune” și dacă vrea să-și atingă „scopul” trebuie să parcurgă toate etapele.

— Da, și dacă este căsătorit, îmi dai seama că cine se poate opune indeplinirii scopului?

— Mi se pare că v-am convins.

— Domnule căpitan de rangul I, ce este după dumneavoastră, un scop?

— Scopul este o stare viitoare, posibilă și realizabilă, parcurgind un anume algoritm obligatoriu.

— Imi dai seama că, dacă toa-

tă lumea s-ar fi ghidat după acest principiu, multe eroi puteau fi evitate...

— In special abuzurile.

— Dar abuzul ce este?

— Tot ce nu este științific.

— Să trecem, dacă vreti, într-un alt domeniu. Există unele opinii gazetărești, cum că organismul militar este anacronic în această etapă, de trecere la o societate cu adverat democratic. Ce părere aveți?

— Aceste păreri sunt total nefondate. Activitatea militară, pe lîngă misiunile ei înalte, este, prin conținut, foarte actuală. Este științifică și democratică.

— Explicați, vă rog!

— Caracterul științific este dat de faptul că stat-majoristul de marină (se poate generaliza) este un operator foarte riguros; totul este calculat static și dinamic; concepțiile se bazează pe așteptarea matematică și pe indicele de succes ale oricărei acțiuni militare.

Caracterul democratic este dat de faptul că regulamentul obligă pe fiecare comandanț să consulte subordonații care-i prezintă date, concluzii și propuneri pentru luarea hotărîrii. Acestea se îmbină cu spiritul de autonomie și responsabilitate pentru îndeplinirea hotărîrii, după ce a fost definitivată.

— Cum se explică atunci, unele abuzuri pe care le știm dintr-o etapă pe care sper că am depășit-o definitiv?

— Simplu. În domeniul militar erau încălcări grosolanе ale științei militare.

— Vă rog să-mi dați voie să-mi îndeplinești și eu planul; mai aveam o întrebare în legătură cu disciplinele care se predau în facultatea pe care o conduceți.

Succint să putea spune: 10 la sută specialitate, 10 la sută pregătire metodică; 20 la sută cultură generală. Aș vrea, totuși, să insis asupra unor discipline cum sunt: cercetarea operațională, elemente de teorie generală a luptei armate și strategie navală, politologie, drept maritim și umanitar internațional, praxiologie, asigurare psihologică și ailete. De fapt, răspunsul este mai complex, fiindcă disciplinele sunt specifice profitului cursului care poate fi: pregătitor, de perfecționare sau postacademic. Un domeniu în care vreau să facem un salt deosebit este acela al folosirii mijloacelor automatizate de conducere a trupelor. Este cazul să detronăm gi-

— marea noastră cea de toate zilele —

„GATA ORICÎND ÎN TIMP DE PACE”

Prima vizită din acest an a unei nave militare străine în portul Constanța ne-a prilejuit întâlnirea cu echipajul crucișatorului american „MONTEREY” (CG-61) caspete al Marinei Militare în perioada 11–15 martie 1992.

Afluxul mare de vizitatori la bordul navei — locuitorii ai orașului — a dovedit interesul deosebit al acestora pentru cunoașterea unui spațiu care pînă nu demult era „tabu”.

Interesul pentru cunoaștere a fost reciproc.

Așa după cum ne-au declarat cățiva ofițeri și marinari de la bordul navei americane aceștia aveau doar cunoștințe vagi, nesemnificative despre România și poporul român, multe din ele, după cum am constatat, provenind din surse mai puțin binevoitoare, ca să nu le auzesc tendențioase. După contactele avute cu marinarii români, cu locuitorii și cu orașul, aceiași marinari ne-au declarat că au rămas foarte păcălit impresionati de modul de manifestare foarte deschis și prietenos al oamenilor din Constanța.

Deschis și agreabil interlocutor s-a dovedit și comandanțul navei — căpitanul JÖEL B. HEATON, licențiat în științe politice internaționale — atât la conferința de presă organizată la bord cît și pe parcursul întâlnirilor protocolare și al activităților comune desfășurate pe timpul vizitei.

Cu mindră nedismulată, domnul Heaton ne-a declarat că este primul comandanț al acestei ultramoderne nave intrate în înzestrarea flotei S.U.A., la 16 iunie 1990, purtînd un nume glorios „MONTEREY”. Este numele unui oraș de pe malul rîului Santa Catalina pe care generalul Zachary Taylor (vîitor președinte al S.U.A. între anii 1849–1850), în fruntea unei grupări armate compusă din 6600 de oameni, l-a cucerit la 21 septembrie 1846 de la generalul mexican Pedro de Ampudia (care comanda 10.000 de ostași).

Deviza generalului american: „Ne-crucișător în luptă, gata în orice moment în timp de pace”, este încrisă pe emblema navei dar, cu multă diplomatie, comandanțul Heaton ne-a declarat că și-ar dori să pună în aplicare doar partea a doua a motto-ului — „gata oricînd în timp de pace”.

„MONTEREY” este cel de-al XVI-lea crucișător, înzestrat cu sis-

temul „AEGIS”, intrat în dotarea flotei S.U.A. Asupra datelor tehnico-tactice ale acestuia adeverărat „clasa de pază” a grupărilor navale și sistemul său ultrasfisticat de armament, nu vom mai insista întrucât „sister ship” — „YORKTOWN” — ne-a vizitat doar cu cîteva luni în urmă și l-am prezentat mai amplu. Vom aminti doar că media de vîrstă a echipajului este de numai 21 de ani — un alt motiv de minărie pentru comandanțul și securitatea navei, locotenent comandanțul Thorsen —, ceea mai mare parte a timpului la bord fiind afectat înstruirii, nefiind neglijată însă înțărînerea și repararea tehnică.

Pornindu-se de la faptul că pericolul principal pentru o navă îl constituie inamicul aerian, pe timpul staționării navei „MONTEREY” în portul Constanța s-a procedat la un util schimb de experiență privind pregătirea de luptă a echipajelor. Astfel, echipajul american a prezentat tehnica pentru menținerea vitalității navei urmată de un exercițiu de stingere a unui incendiu izbucnit în hangarul elicopterelor, salvarea echipajului elicopterului surprins de flăcări și acordarea primului ajutor unui rănit. Ofițerii români care au asistat la acest exercițiu au putut remarcă tehnica și echipamentul, perfecționate și adecvate intervenției în condiții de incendiu, astfel că momentele

create au fost rezolvate cu succes.

In replică, la una din navele românești a fost prezentat un exercițiu complex de vitalitate având ca temă lichidarea urmărilor unui atac aerian. Astuparea unei găuri de apă sub linia de plutire, stingerea incendiului intr-unul din compartimente și salvarea personalului surprins de flăcări au constituit momentele în care echipajul condus de căpitanul de rangul III Ioan Taran, comandanțul navei, și-a dovedit înaltul profesionalism. Căpitanul de rangul II Traian Atanasiu, comandanțul unității de nave a prezentat marinilor americanii momentele acestui exercițiu dinudile totodată explicațiile ce se impuneau asupra modului de acțiune. „Rezolvarea unor astfel de momente pe timpul luptei, avea să remarcă comandanțul navei americane, este un lucru foarte dificil. Pentru un comandanț de navă, în astfel de situații este important să realizeze coeziunea echipajului astfel că el să acționeze ca un singur om și să răspundă prompt la comenziile date. Dumneavoastră ati realizat acest lucru și vă felicit”.

Domnule Heaton marinarii români subscrîu motto-ului „Gata oricînd în timp de pace”.

Pagini realizate de
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



CHEIA MINTURII NOASTRE
ESTE DRUMUL DUNARII
SPRE MAREA LARGĂ

M. Gogașineanu

COMPANIA ROMÂNĂ DE PESCUIT OCEANIC

VA AVEA SAU NU ROMÂNIA, ÎN VIITOR, FLOTĂ DE PESCUIT?

— Domnule Gheorghe Budu, vă rugăm să ne vorbiți, în calitatea dumneavoastră de director al Companiei Române de Pescuit Oceanic, despre activitatea prezentă și perspectivele instituției pe care o conduceți, precizind că revista noastră își face o datorie de onoare din informarea obiectivă, dincolo de speculații și o ieftină goană după spectaculos, din respectul față de sine și de cititorii săi — marinari sau iubitori ai marișării.

— Încercind să sintetizez, lucrurile stau astfel: situația prezentă — lucărăm! Perspective — aceasta depășește sfera de interes a companiei, ea fiind o problemă națională ce să subsemnul unei opțiuni majore: va avea sau nu România, în viitor, o flotă de pescuit oceanic? Dacă hotărirea va fi DA, aceasta va presupune investiții considerabile; dacă răspunsul va fi NU, aceasta va însemna că forurile guvernamentale își asumă răspunderea în renunțarea la o importantă resursă de hrană consistentă, și mai ieftină, pentru populația țării;

— Dar să detaliem. Deci, situația „la zi”?

— Flota de pescuit oceanic supraviețuiește cu eforturi, cu incertitudinea zilei de mîine, dar supra-

viețiește, lucrează, funcționează motivindu-și rațiunea de a fi. Flota are în funcțiune 20 de nave de pescuit, 10 transportoare și un tanc de aprovisionare, dispune de aproximativ 3000 de oameni specializați, un colectiv valoros, care a învățat să facă navigație și producție, cum

alte țări, încercind să revină în zonele bogate în pește.

De fapt baza succesului unei flote de pescuit oceanic e definită, esențial, de trei condiții: zone bogate, nave cu tehnologie adecvată, oameni specializați.

— Cum vedeti, în perspectivă, competitivitatea flotei noastre, în marile zone de pescuit?

— Ajungem acum la acea opțiune: deci, din 1975 pînă în 1985, navele noastre, fabricate în D.D.R. și apoi la Brăila, erau competitive; după '85 a devenit evident că am pierdut „cursa tehnologică”. Au apărut nave mult mai eficiente, cu consumuri mai mici și o tehnologie ridicată, cu aparaturi ce localizează fără greș bancurile de pește, dinamica lor etc. Pescuitul oceanic este o meserie grea, dar cu o tehnologie adecvată se poate face bine. Fără ea este eliminat din cursă. Noi, specialiști avem, am putea spune, de clasă. Dar ca să continuăm să avem, în viitor, o flotă eficientă trebuie să dobînă această flotă cu nave moderne. Iar o astfel de navă costă în jur de 10 milioane dolari. Se va motiva asemenea investiție? Părerea mea de specialist și om ce lucrează de decenii în acest domeniu, este, obiectiv, că DA. Cu un septel astăzi decimat, cu o agricultură ce suportă o transformare esențială ce va dura, cred că România nu poate să-și permită să renunțe, pe lungă durată (înălță desființată, o astfel de flotă se reface după mulți ani) la o resursă importantă de hrană pentru populație, bogată în substanțe nutritive și accesibilă și celor săraci, așa cum este peștele. În ce ne privește, noi vom ducă lupta noastră de supraviețuire, cu grecuită pe care este inițiat să le relev, dînd, astfel, timp factorilor guvernamentalii (ce-si asumă enorma responsabilitate față de populația țării a cărei primă necesitate este, totuși, hrană) să se gîndească bine, și să opteze pentru cea mai bună soluție.

Maior

Costin CONSTANDACHE

Supraviețuind în așteptarea unei opțiuni

cu consecințe de lungă durată. Am putea spune că, azi, flota funcționează exclusiv prin dorința acestor oameni de a lucra și care, concret, a însemnat aducerea în țară, în 1991, a peste 30.000 tone pește, oferit pe piață la un preț de 2-3 ori mai mic față de carne. Flota a încheiat anul, pentru prima dată în istoria sa, cu un beneficiu, plătitu-și, totodată, cu alte cantități de pește pescuit în acest răstimp, taxe, reparări (al căror preț a crescut de 10 ori) etc. Aven un contract cu Mauritania pentru pescuit în apele economice, sătim în contact cu autoritățile din Namibia și

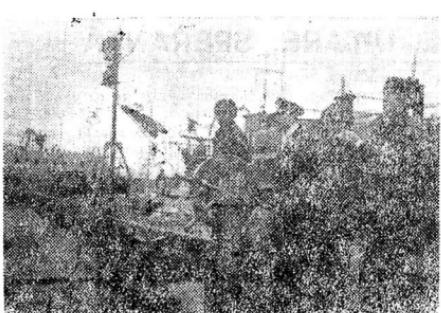


AȘII DIN CAREUL PROVA

Absența din garnizoană a căpitanului de rangul III Aurel Moscu nu poate trece neobservată. Suporterii echipei „MARINA” din localitate, decepționați de comportarea jucătorilor proprii la ultima ediție a campionatului de minifotbal, restitu cel mai mult efectele plecării sale la cursul de perfecționare.

Calm, spontan și lucid, foarte bun specialist, cămarad și coechipier, ofițerul a predat, temporar, ambele banderole: pe cea de căpitan de echipă — unuia dintre favoriții sălii de sport iar pe cedală, de comandant de navă — înlocuitorului la comandă.

→



→

In cel de-al doilea caz, „asul” driblingurilor și al tragerilor indirecte are toate motivele să se considere la fel de inspirat și, pe deasupra, mult mai nărocos...

★

Cind soldatul Mihai Condratou, radiotelegrafistul navei, își prezintă, vădit neliniștit, locotenentul major Sorin Părus, comandantul unității de luptă radioelectrice, nu se poate aștepta decit la un mesaj important.

Fost, zece ani, ofițer maritim pe pescadorul „CLABUCET”, „Navigatorul” și-a redobindit, în scurt timp după activare, reflexul de bun executant. „Comandanțul” este înstînțat imediat. Îminență atacului „pătralii adverse” nu este, desigur, o glumă prea reușită.

— Alarmă de exercițiu! — ordonă autoritar secundul, căpitanul-locotenent Constantin Iancu, investit cu acest nou mandat pentru perioada de tranziție.

Soneriele, sifleea și vocea sefului de cart, amplificată, la maxim, tensiunea pe puncte și presiunea în comparamătul mașinilor.

— Unitatea de luptă artilerie — Atențione! Grup de avioane de vinătoare-bombardament din sector sud-vest, distanță 10.000 metri, altitudine 2500 metri, vitează aproximativ 300 m/s.

Coordonind încadrarea strictă în barem, locotenentul Virgil Tănase recapitulează, împreună cu subordonatii, pentru a nu știu cîta oară, algoritmul activităților pregătitoare.

La pupă, soldații Marian Adam și Nicu Panait repun tunul antiairian pe poziție.

Maistrul militar clasa a III-a Emil Strachină raportează:

— Postul de luptă 10 — Gata pentru tragere!

Caporul Lucian Andreev îi urmează exemplul

Instalația de lansare a rachetelor a.a. este și ea gata de lansare.

Tirul verbal al comenziilor și rapoartelor se încrucișează în aer.

Unitățile de luptă sănt, rînd pe rînd, gata pentru execuțarea misiunii.

Maneuva de plecare se derulează rapid.

Tăcut și solitar, sergentul angajat Costică Mihail manevrează eficient timona.

Pavilionul de luptă flutură la pic.

Triotyfonul avertizează strident asupra rondoului.

Nava este cu toate motoarele pe drum înainte, în avâl, înspre ceteală.

Soldatul Tudorel Hurdza scrutează zarea.

— Grup de avioane din provă tribord 45°, vine — trece stînga.

Mitrăierele evadabile servisite de sergentul Daniel Serghei și soldații Vergică Papară, Neiu Grigoruță, Gheorghe Stanciu intervin prompt și contribuie la întărirea pericolului. Maistrii militari Petre Eremia și Adrian Dincă folosesc și acest prilej pentru a corecta deprinderile militariilor de ciclul I care, peste numai cîteva zile, vor susține examenul în vederea admiterii la deservirea și exploatarea tehnicii din dotare.

Într-o anume logică și în ordinea lor firească, rocurile navei asigură o eficiență sporită oricărui antrenament de specialitate și exercițiu demonstrativ.

Convinșă că echipajul, chiar și fără comandantul „en titre”, este apt să îndeplinească misiunile de luptă specifice, comisia aflată la bord raportează că piloțanul de rangul III Gicu Zaharuc, comandantul unității, concuizile sale.

Astfel, vedeta blindată „CĂLUGĂRENI” este admisă și execută fără probleme serviciul de navă de gardă pe port.

Echipajul este într-o permanentă stare de veghe, gata oricând să intervină și să îndeplinească misiunile eșalonului superior.

Calmul sălăstuiște la bord. Reprezentanții a trei generații, în așteptarea comandanțului lor, își croiesc, cu migdală și pasiune, drum spre puntea de comandă a navei.

In careul din provă, Sorin revine adesea la subiectul său preferat, continuând seria aventurilor de la Walvis Bay în urmărirea bancurilor de heringi ori episoadele furtunoase petrecute în Marea Nordului.

Meditind la experiența, ambii și optimismul celor trei tineri ofițeri și competiția dintre ei își sănătățează, nu am putut deci să-mi păstreze neutralitatea încrederea în sportivitatea celui care îmi îndrumă și inițiază.

Înțimător, la acea dată, pe unul din pereții cabinelor lor am recunoscut, în motto-ul zilei, o cugetare eminesciană: „Menirea vieții tale e să te cauți pe tine însuți”. Succes!

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

COMPETENȚĂ SÌ RENTABILITATE

In marea unitate comandanță de contraamiralul Petre Ivancu, activitățile de ordin productiv au create toate condițiile și reușesc, în egală măsură, să deservească eficient navele și tehnica de luptă din dotare.

Atelierul plutitor din subordinea maistrului militar Mihai Balan, unu dintre cele mai moderne construcții navale, cu destinație specială, lansate la apă de Șantierul Naval Mangalia (1988), a prestat anul trecut un volum de lucrări evaluat la peste 5 milioane lei.

După cum este și firesc, prioritățile sunt navelor proprii cu un deplasament de pînă la 200 tone.

Unitatea dispune de personal calificat, cu o experiență îndelungată în domeniul, cum sunt maistrii militari Ionel Stoica, Gheorghe Ghenea, Dorin Marsăvela, salariații civili Petrică Mantu, Vasile Tiță, Fănică Mateescu, Vasile Elama, Petrică Andreev și alții.

Prin colaborarea cu Intreprinderea „SIAJ” S.A. și I.C.N.U.T. Tulcea există disponibilități și angajamente pe bază de contract pentru prestația unor servicii rentabile în folosul partenerilor civili și al firmelor particulare din garnizoană.

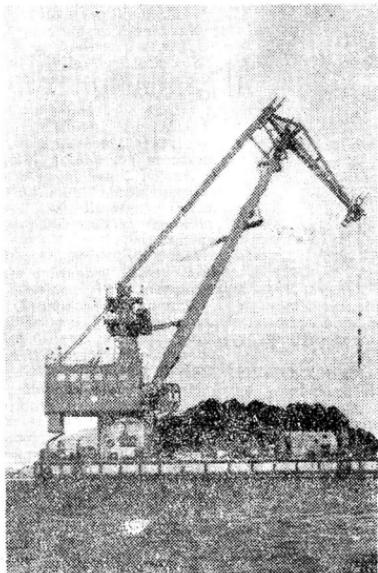
(STRĂLUCIRE, DECĂDERE, UITARE, SPERANȚĂ)

SULINA PORTO-FRANCO

Spectaculoasă prin
meandre sale, istoria
ultimo lui veac al ora-
sului Sulina s-ar pu-
te concentra în patru
cuvinte — măreție, de-
cădere, uitare, speranță.

Dar să fișăm, sinte-
tic, aceste reperete în
temp ce oscilează în jurul
unei axe esențiale — statutul de port lib-
ber!

Sul presiunea ma-
riilor puterii europene,
ce și dințau intui-
tatea la jumătatea Dunării,
Inalta Poartă este sil-
tă să renunță la embar-
goul asupra zonei și, la
29 aprilie 1870, declară
Sulina port liber. Este
clipsa în care destinul
suride acestor străvechi
așezări proiectind-o, cu
viteză amețitoare, pe o
traiectorie verticală,
spre strălucire și mă-
reție. Ce înseamnă Sulina
în sfârșitul secolului
al XIX-lea pe cîș-
chierul vieții politico-
economice europene? A-
legem doar două argu-
mente revelatoare: pă-
strarea statutului său de



port liber și zonă sub controlul Comisiei Europene a Dunării a reprezentat „moneda” diplomatică de schimb pentru recunoașterea României ca regat, de către imperiul Austro-Ungar. Și, tot din acea perioadă, datează condiționarea avizului internațional de navigație, pentru orice navă, de certificatele de navigație pe trei canale ale lumi - Suez, Panama și... Sulina, prevedere valabilă și azi. Ideea și transpunerea în practică a realizației acestui canal, ce regulariza banul Sulina, adus autorită - englezul Hartley - titlu de sir, iar fără să fie certificatelor de navigație pe canal. Între 1879 și 1936 portul liber Sulina cunoaște epoca de glorie. STRĂLUCIREA; orașul are, în 1931, peste 22.000 de

locuitori (la data respectivă Constanța avea 27.000 de oameni), șapte consulație, trei licze, un pension, o viață floritoare, bazață pe portul liber. Port care are, la acea oră, cel mai mare trafic din Marea Neagră (peste 3 milioane tone, în 1912), în care peste 330 de elevatoare funcțează intens. Prețul european al cerealelor se stabilește aici și Sulina își trăiește clipă astrală: PORTO FRANCO este garanția acesteia.

DECĂDEREA vine brusc, ca un amurg tropical, și este în funcție de același statut de port liber. După dizolvarea Comisiei Europene a Dunării ce se dovedea, prin caracterul său hegemonist, o înțadă în viața economică a României, căreia acest pămînt îi aparținea prin drept legitim, i-a urmat, în 1938, pierderea statutului de portuță. Ea era determinată de schimbările notabile în structura exporturilor românești și, nu în ultimă instanță, de imposibilitatea statului de a stăvili contrabanda practicată aici în stil

ingrijorător. Lipsit de oxigenul traficului portuar, orașul decadă, se sufocă și, după o scurtă agonie, moare, moartea-să, pînd aproape de treapta inițială pe care urcase un mic port pescăresc.

UITAREA, asemenea unui giugiu, acoperă, timp de 49 de ani orașul, întunecîndu-i luminiile. Strălucitoarea sale clădiri cad în paragină; luxul unui oraș cosmopolit, eleganța și bogăția, larma veselă a localurilor sale, dispar ca duse de vînt. Doar cimitirul umitează călătorul neavizat, rătăcit pe aceste coascuri, care este privit, enigmatic, din fotografii și basoreliefurile impunătoarelor monumente funerare, de lorzi și căpitanii, de doamne din inaltă societate, purtînd nume engleze, franțuzești, românești, italiene, austriece sau grecești, socinându-l cu ecourile lor funebre venite dintr-o lume apusă și aparent inexplicabilă.

SPERANȚA încolțește și ea, pe neasteptate, în acest sol subțire de aluviuni, dar atît de fertil, al Sulinei.

Un „accident” istoric oferă revelație unui semianalfabet ce dispune, despotic, în acea clipă, de destinele României. „Accidentul” este vizita, în 1975, a reginei Olandei, în țara noastră, iar semianalfabetul este, desigur, Ceușescu, ce „descoperă America”, socat de dorințele inaltului său ospătele care — capriciu regal — vrea să ierădă locul de naștere al fratei său... Sulina. Faptul „deschide ochii” dictatorului ce ofă „noată” privind istoria României și-i imbogățește „cultură” cu un nou termen — porto franco. Urmarea — în 1978 Sulina își recapătă statutul de port liber. Cu toate eforturile unui redutabil grup de specialiști ce se bat, în ipostază donquijotescă, cu inertie locului și imbecilitatea guvernărilor comuniști, acest statut rămîne eminentamente teoretic, „liber” fiind, desigur, un termen incompatibil cu economia socialistă. Episodul „PRAHOVA” și conținărele cu reziduuri otrăvitoare, depozitate aici, riscul să pulverizeze speranțele abia închegate

Dar oamenii stau sub vremuri și nu vremurile sub oameni — cum spune cronicarul și schimbările sociale fundamentale, din decembrie 1989, ce mătură tiranii anarcionice și reinseră destinul României în făgășul său natural, renasc, la Sulina

„CHEIA MINTUIRILOR NOASTRE
ESTE DRUMUL DUNĂRII
SPRE MAREA LARGĂ”

M. Kogălniceanu

→ na, speranțele. Speranțe ce se nămesc, bineîntele, PORTO FRANCO. Ne-o dovedește, cu argumente, actualul director comercial al portului liber, d-l Liviu Panaït care, asemenea d-lui Mici, directorul portului, face parte din acea echipă de specialisti, economisti și ingineri, care, din anii '80, se străduiesc să redea portului liber Sulina locul ce-l merită. Rafinat partener de discuție, instruit și elegant, d-l Panaït ne oferă, de altfel, și un vast documentar asupra istoricului portului, ce va constitui subiectul unui articol special, ce-l vom publica în numărul viitor al revistei noastre. Tot prin intermediu domniei sale încercăm, acum, o sinteză „la ză” a activității portului liber Sulina.

Astfel, afilam că, după 1989 activitatea ar trebui să fie reluată de la zero, „mostenirea” socialistă fiind o stare precară a portului și o datorie de jumătate milion de dolari. S-ar relua contactele cu partenerii străini, stabilindu-se deja legături cu firme de

prestigiu din Germania, Cehoslovacia, Austria, Ungaria. Portul dispune de dotări considerabile — 5 dane operative, 3 în amenajare, 5000 m.p. spații de depozitarie acoperite, 30.000 m.p. spații descooperite, măcarale plătităre, remorcere și este îngrădit „ca un port englezesc de canal”, cum menționează un oaspete străin. Pe 1991 activitatea a însemnat un profit de aproximativ 100 milioane. Baza acestei activități a constituit-o tranzitul (transbordări de mărfuri, stocări, marcări agenturare la nave etc.), activitatea de comerț, colaterală, exercitându-se prin magazinele proprii din Sulina și Tulcea și magazinul cercului diplomatic din București. Important e — și ne spune — că aceste activități s-au realizat prin contacte directe, fără intermediari. Dar succesul viitor va fi hotărât de îndată ce vom avea o legislație nouă în acest domeniu (Legea zonelor și porturilor libere), de atragerea investitorilor și definitivarea Sulinei ca un centru specializat de distribuție pentru Europa de est și centrală. Așa cum Tries-

„CHEIA MÎNTUIRII NOASTRE
ESTE DRUMUL DUNĂRII
SPRE MAREA LARGĂ”

M. Kogălniceanu

tul este pentru cherestea și cafea, sau Hamburgul, pentru produse chimice. Sansa Sulinei — ne spune d-l Panaït — ar fi să devină centru de distribuție, de exemplu, pentru materiale neferoase și servicii al instalațiilor de bord, deposit agravat al bursei de cafea sau transbit de cherestea.

Argumentele ce acreditează aceste speranțe sunt traditia Sulinei, situarea sa geografică în zone de interes a noilor curenti de mărfuri între Orient, bazinul Mării Negre și Europa centrală, o bună asigurare a securității mărfurilor.

Pare, aşadar, că viitorul începe azi, și la Sulina.

Maior

Costin CONSTANDACHE

MINISPITAL PLUTITOR

Incepind cu anul 1988, nava comandată de maistrul militar clasa a II-a Gheorghe Panaït a devenit o prezență dorită pe Dunăre.

„DELtasan” este utilizată pentru asigurarea medicală a tuturor navelor și subunităților granițești izolate, din Delta Dunării, aprovizionarea cu medicamente și materiale sanitare, acordarea primului ajutor și evacuarea răniților.

Nava este dotată cu un cabinet medical pentru consultații curente, cabinet stomatologic, salon izolator și o barăcă pneumatică cu motor portabil pentru acces pe canale și în locuri nenavigabile.

Are un deplasament de 44 tone, viteza de 30 km/oră și o autonomie de 5 zile.

Căpitanul dr. Florin Deboveanu și sergentul major Nicolae Grigore, care execută frecvent lucrările profilactice, urgentele de mică chirurgie și asistență stomatologică, vă beneficiază în perspectivă și de un laborator pentru determinarea unor factori de mediciină preventivă.

Nava este construită de Șantierul Naval Mangalia și a fost proiectată de un colectiv de specialisti militari constănțeni, coordonați de căpitanul-locotenent inginer Stefan Vișeu.

(M.M.)



Europolis vă așteaptă

Căminul militar din imagine este dat în folosință numai de 4 ani și constituie, pentru cadrele militare din garnizoana Sulina, un modest remediu pentru condițiile de izolare în care trăiesc și munesc. Acest minicomplex hotelier — cum conține el să devină — oferă celor interesați posibilitatea petrecerii confortabile a concediului de odih-

nă în cele mai avantajoase condiții.

La Mm 0, maistrul militar clasa a II-a Constantin Pancratov — șeful căminului, vă poate fi gazdă ospitalieră și cel mai autorizat ghid pentru a contempla frumusețea Deltei Dunării. Relații suplimentare și rezervări de locuri la telefon 915/4 38 40.

**„CHEIA MÎNTURII NOASTRE
ESTE DRUMUL DUNĂRII
SPRE MAREA LARGĂ”**

M. Kogălniceanu

Una din principalele piese ale „tezaurului” natural al României și Europei, Delta Dunării, ca și alte zone ale țării, a ajuns, în anii „construcției socialismului”, în pragul unui adevărat dezastru ecologic, datorat orariei și criminalei politicii „economice” care tinea să transforme, în pofta protestelor oamenilor de știință, acest paradis natural, unic în felul sau în lume, în teren agricol. Apelind la amabilitatea domnului Ianos Kiss, un cunoscut specialist în ornitologie, directorul Corpului de pază și inspecție al rezervației, încercăm să aflăm stadiul actual al acțiunilor concrete întreprinse pentru protejarea Deltei. După cum ne spunea interlocutorul nostru, bătălia care se dă acum, și a cărei mișcă este salvarea Deltei, are ca obiectiv nu numai protejarea zonei în fața explorației tradiționale, braconajului și poluării, ci, în primul rînd, investigarea științifică a acestui cadru și — lucru deosebit de important — popularizarea gindurilor ecologice și schimbările mentalității oamenilor — localnici sau turisti — față de acest valoros tezaur național care e Delta, ce trebuie păstrat, pentru binele nostru și al generațiilor viitoare.

In ce privește munca de cercetare, un prim obiectiv este realizarea unei evidențe a păsărilor și mamiferelor mai importante ce trăiesc în Delta; în acest an a demarat acțiunea de evaluare a populației de codalb, (o specie rară, pe cale de dispariție), recensământul berzelor

Barînd calea unei crime ecologice de mari proporții: **„NU PAZNICI, CI PROTECTORI AI DELTEI ȘI OAMENILOR EI, DORIM SĂ FIM”**

și păsărilor cuibonitoare în colonii. Ca anvergură, acțiunea constituie o premieră, încercările anterioare fiind limitate, fără să ducă la o imagine de ansamblu. În luna mai este programată o altă acțiune — o tabără internațională, la care vor lua parte peste 30 de cercetatori români și străini, specialiști în ornitologie, în cadrul căreia se va proceda la înlăturarea păsărilor pentru un studiu al mișcării acestora pe marile artere de migrație.

Delta a început, aşadar, să fie pusă în valoare ca un exceptional cimp de interes pentru oamenii de știință. Paralel se va incuraja un alt gen de turism — nu „peripulu” vinătorului și pescarului tentat să sacrifice patimii sale specii rare și să lase în urmă zone puștiite, ci al admiratorului frumuseții naturale, al omului sensibil față de acest cadru mirific, al „omului cu aparatul de fotografiat”. Dar, din păcate, oamenii Guvernatorului Deltei, ai corpului său de pază, sint silicii să-și concentreze, uneori, mari eforturi asupra misiunii secundare ce le revin, aceea de politie ecologică.

„Intr-un schimb de experiență la care am participat, în Anglia — ne spunea d-l Kiss, cu un zimbru amar — colegii de acolo, cu care discutam problema braconajului,

mă sfătuiau să punem niște afișe care să menționeze zonele de rezervație. Față de situația actuală, din Delta noastră, acest naiv sfat este de-a dreptul amuzant. În general, lumea nici măcar nu realizează dimensiunile și pagubele producute rezervației de acțiuni ilegale, de-a dreptul inconștiente, criminale. Doar cîteva exemple: în această iarnă apa lacului Zmeica a fost otrăvită, premeditat, cu furadon (un insecticid) creându-se un adevarat masacru în rîndul păsărilor ce iernau aici. Oamenii noștri — agenții ecologiști — au surprins sute de cazuri de braconaj și au confiscat enorme cantități de scule de pescuit nepermise, sau aspira cărora posessorii nu puteau indica originea (așadar, furate). Cu toate că mijloacele noastre sunt modeste, cu toate că o lege clară și severă nu există încă, Corpul de pază și inspecție, reunind 80 de oameni bine antrenati, care iubesc Delta și și-au făcut o pasiune de credință din protejarea ei, (din rîndul lor amintit pe domnii: Ionel Husarenecu, Marian Mihalecu, Liviu Mețău, Dumitru Grigoras, Florin Papadatu), dau o bătălie dură cu braconajul și ilegalitatea. S-a reusit, în prima fază, să se temporizeze fenomenul. De fapt, rădăcina răului nu este în Delta, ci se intinde mult mai departe. Oameni fără scrupule, străini Deltei, puși pe căpătială — autori morali ai unei adevarăte crime ecologice — profitând de condițiile actuale, de criza economică, au format adevarăte filiere prin care se scurg bogățiile Deltei. El vin și tentăză, cu bani multi, oamenii locului, îspitindu-i să incalcă legea, oferindu-le, anticipat chiar, arvune pentru un an, pentru peste, ire, blâncuri rare, păsări rare, carne, ce iau drumul capătalei sau altor orașe și chiar la străinătății. Acești indivizi din umbra legii fac averi scoțind „castanele” din foc cu mina locuitorilor care, pentru sume de nimic, în comparație cu ce incasează acești mafioti, se expun pedepsei legale și, mai mult, fără să realizeze, primejduiște cadrul natural în care s-au născut, ei și strămoșii lor, în care vor trăi



In fața crimei ireponsabile, ocrotitorii naturii se pleacă nepuțincioși.

*Maior
Costin CONSTANDACHE*



OAMENI DE NĂDEJDE, OAMENII FLUVIULUI

Acolo unde, ostenită parcă de povara apelor sale, Dunărea face un ultim efort de răzvrătive împotriva colinelor hercineice, îmbrătășind meandri zidurile străvechilului Aegyssus, spre a se desculța apoi, domolit răsfrâtat pe cele două brațe deltaice, spre nemărginirea mării, veghează oamenii fluviului: marinarii portuari.

NELINIȘTI PENTRU LINIȘTEA PORTULUI

Căpitânul Radu Tănase, șeful portului Tulcea, urcă cu sărg, zi de zi, de aproape două decenii, treptele Căpitaniei, aidomă celor care i-au purtat pasii spre punctea de comandanță a tancurilor petroliere de care și-a legat susținerea tinerețea.

Aparent, fizionomia portului nu pare a fi deloc complicată. Între Mila marină 35 1/2 și 40 1/4, pe malul drept al Dunării, două estacade specializate oferă navelor maritime — în special mineraliere și de pescuit oceanic — spațiu de acostare și serviciile necesare. Cheul fluvial este amenajat cu circa o jumătate din lungime, inclusiv faleza, reprezentativă pentru reputația comercială și turistică a orașului.

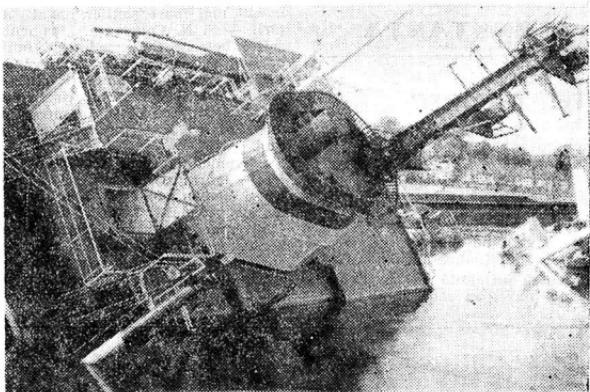
Cele sase pontoane din perimetruul navelor de pasageri, cîrscunsurse unele, și în fluviale moderne, exploatați acum de Administrația porturilor Dunării maritime, alcătuiesc o imagine pastelată pe care acasă tînără poartă de acces în tainica împărătiei Deltaei.

Deloc ușoară, datorită parametriilor curbei accentuate (un semicerc cu raza de 650 metri), navigația prin cotul Tulcea se face printre-o girajie continuă a navei într-un spațiu redus, influențată de viteza aprechiabilă a curentului.

Adincimea variabilă a apelor, insușimea senzualui și întinsura de la malul drept pînă în dificultatea navigatorilor neavâză cărora le sunt indispensabile serviciile oferite de...

CĂPITÂNIA PORTULUI TULCEA

Inainte de toate, Căpitanie este un organ de supraveghere și control pentru siguranța navegației în zonă, subordonat Inspectoratului de



„ROSTOCK” — „piatra de încercare“ de la Mila 31.

Foto: Vlad-Dragoș TANASE — student

Stat al Navigației Civile Constanța, instituție patronată de Ministerul Transporturilor.

În postura de coordonator secundar, Tulcea administrează alte 7 căpitanii portuare: Chilia Veche, Crișan, Sulina, Mahmudia și Sfîntu Gheorghe din zona Deltaei; Uniru de pe complexul lacunar Razelm — Sinoie și Isaccea.

După catastrofa pasagerului „Mogoșoaia“ la Galati, „Port Control“ Tulcea a devenit un serviciu neîntrerupt de informare, supraveghere și dirijare a traficului de nave în zona de responsabilitate. Deși căpitanul Marian Ghîtescu și Marcel Selaru, ca și ceilalți colegi din turtele operative, au deocamdată la dispoziție doar un radar și un radiotelefón învechit, comandanții de nave și piloții fluviali sunt permanent atenționați și ținuți la curent cu avizele și fluența navegației din zonă.

Este un inceput de dirijare a traficului care se bazează mai mult pe experiența celor implicați neînlocuit în serviciul de continuitate. Nevoia de utilizare cu aparatură modernă, multifuncțională, este mai

mult decît stringentă.

Pentru asigurarea securității navegației, Căpitania dispune numai de 2 sălute de inspecție, de provoiență sovietică, depăsite sub aspectul posibilității de a interveni rapid (maxim 25 km/oră).

Sunt controlate preventiv navele care staționează în radă și în afara ei precum și cele aflate în mars, îndeosebi pe probleme de protecția muncii, respectare a normelor P.S.I., efectuarea serviciului zilnic, respectarea normelor portuare privind activitatea de încarcare-descarcare etc.

Apariția armatorilor privați a generat, deja, o serie de nereguli cauzate în special de neîncadrarea navelor și ambărcățiunilor cu personalul minim de siguranță, accesul liber la bord și a persoanelor neautorizate, poluarea excesivă și altă prejudicii aduse regimului de navigație.

Statisticile biroului „Mișcare nave“, cel care certifică orice sosire,

**Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU**

(continuare în pag. 13)

→ copiii lor, își impuținează chiar resursele vieții lor. Ei au o scuză morală, căci ce nu face omul, într-o situație grea, pentru o bucată de pînă? Dar samsarii care își spînse și-i exploatazează, în mod evident, pentru a face averi murdare, n-au nici-o scuză. Obiectivul nostru prioritar, în acest sens, este tăierea legăturilor gen „caracalită“, care

seculăuiesc și distrug Delta, interferență itinerarilor pe care ei își scoț profiturile. Și, lucru esențial, simtem conștiință că numai „deschizînd ochii“ localnicilor și ciștinându-i de partea noastră și a dreptății, vom curma masacrul actual din Delta. Sîi dorim să-i ciștigăm de partea legii nu numai prin vorbe ci și prin facilități concrete. Un exemplu este acordarea — numai localnicilor

— a permiselor de vinat bizam, cu capcane, și altele, privind pescuitul cu unele tradiționale, care să nu distrugă puietul etc. O anume schimbare de opinie a început, astfel, să fie sesizabilă și vom persevera în acest sens. Căci menirea noastră nu este de a fi paznici ai Deltei, ci de cercetători și protectori ai ei și ai intereselor oamenilor ei“.

DIN VIAȚA PORTURILOR ROMÂNEȘTI

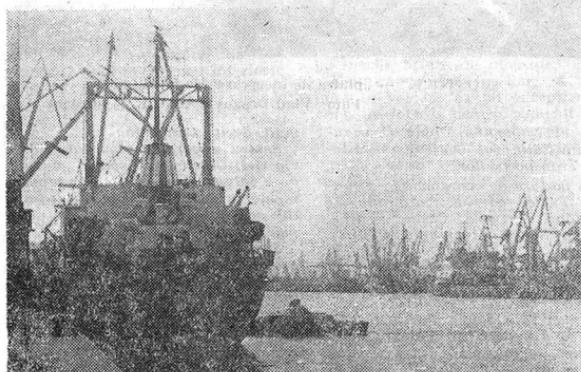
CONSTANȚA

„Te numesc „FEROZA”!..“

„Te numesc „Feroza” și-l urez bun din pupă!“ — aceste cuvinte, marind momentul culminant din tradiționala festivitate marinărească prilejuită de lansarea unei noi nave, au răsunat, din nou,

în cel mai mare sănțier naval al țării — S. N. Constanța. „Pruncul” astfel botezat (la începutul lunii aprilie) este un „bulker carrier” de 165.000 Dwt — prima navă dintr-o serie de trei, ce vor fi construite de navalistii constănțeni pentru firma „Safore” din Republica Africa de Sud.

In numele cititorilor revistei noastre — marinari sau iubitori ai mării și oamenilor ei — felicităm și noi pe viceputnicii navalisti constănțeni care, după cum dovedește și acest eveniment, probează cu succes, și în condițiile asprei concurențe de pe piața construcțiilor de nave, competența lor profesională.



SULINA

DE VEGHE, LA MILA ZERO

Echipajului drăgii „Tomis” (apărând A.F.D.J. Galați) îl revine o misiune deosebit de importantă. După cum ne spunea d-l Mihai Ivenco, șeful Căpităniei portului Sulina, această misiune constă în desfășurarea continuă, uneori chiar pe vreme rea, a operațiunilor de dragaj, pentru menținerea adincimii de 24 de picioare, la baraj Sulina, operațiuni vitale pentru a păstra deschisă această adeverătă poartă de acces spre mariile porturi de pe Dunărea maritimă, precum și spre centrul Europei. Din aceeași sură aflăm, de asemenea, că, zi și noap-

te, oamenii Căpităniei desfășoară acțiuni de prevenire a accidentelor de navigație, de supraveghere a accesului navelor și respectarea pescuijului obligatoriu — până la 23 de picioare. Rodul profesionalismului cu care muncesc acești oameni, veghind la mila zero, este relevant și de faptul că, în 1992, nu s-a înregistrat nici-un eveniment nedorit în fluxul traficului desfășurat prin Sulina (peste 100 nave maritime și peste 500 fluviale, în primul trimestru al anului).

TULCEA

PE DRUMURI DE APE

Compania de Navigație Fluvială Română Galați pune la dispoziția

publicului călător, prin Agenția „NAVROM” Tulcea, serviciile de calitate ale navelor de pasageri „MUNTENIA”, „VRANCEA”, „BANAT”, „MOLDOVA” și „COTNARI” pe următoarele itinerare:

Galați—Tulcea și retur (luni, miercuri, vineri — orele 08,45; marți, joi, sămbătă — 12,00).

Tulcea—Sulina (luni, miercuri, vineri, sămbătă — orele 13,30; marți, joi, sămbătă, duminică — 07,00);

Tulcea—Sf. Gheorghe (luni, vineri — orele 13,30; marți, sămbătă — 05,30);

Tulcea—Periprava (luni, miercuri, vineri, sămbătă — orele 13,30; marți, joi, sămbătă, duminică — 04,30).

MANGALIA

PRIVIND ÎN VIITOR

Lipsa de fonduri a ultimilor ani a blocat, pentru o perioadă, dezvoltarea portului Mangalia cu amenajările și dotările necesare. De asemenea, tergiversările în luarea unei hotăriri ca acesta să devină, în scurt timp, port liber a creat o serie de refușări nedoreite. Un asemenea fenomen care, se pare că, în curind, va deveni realitate (în urma tratativelor purtate la nivelul Ministerului Transporturilor) nu a rămas fără ecou în rindul lucrărilor portuare, declarând energii nebunite.

Astfel, s-au executat planurile pentru amenajarea danelor de ambarcare a animalelor pentru export, în condiții mult îmhnățătite față de cele aflate în prezent în portul Constanța, port ce va transfera total aceste operațiuni portului Mangalia. Totodată, în această zonă își vor deschide reprezentanțe a seriei de agenții navale străine, fapt pentru care au fost stabilite deja disponibilitățile necesare.

Din sumele alocate în prima fază pentru declanșarea operațiunii „Mangalia — port liber”, o parte este destinată dotării cu utilaje și mijloace fixe indispensabile uneia din cele mai noi și mai moderne zone portuare care, conform ultimelor uzanțe ecologice, nu trebuie să afecteze o altă ramură de bază a economiei românești — turismul.

Rubrică realizată de:

Maior

Costin CONSTANDACHE

Lecofenten-major

Marian MOȘNEAGU

Căpitan lecofenten

Dorin DUMITRELE

(urmăre din pag. 4)

nul de plexiglas care a făcut carieră (ca armă principală a operatorului de stat major), dar care acum trebuie înlocuit cu calculatorul.

— Ce va mai preocupa pe linia sănătății militare?

— Faptul că avem prea puține lucrări de autor în domeniul artei operațive maritime și tacticii navale. Sunt bucuros că un număr destul de mari de ofițeri s-au urmărit către doctorat, însă vreau să dezvoltăm gustul pentru scrierea unor lucrări „albastre”, cum le spun eu. Avem ofițeri foarte bine pregătiți teoretic, cu multă experiență, dar pe linia literaturii noastre de specialitate suntem, cred, pe ultimul loc în armată. Situația este oțit de gravă încât intelectualii din alte domenii nătangente au publicat lucrări cu conținut „naval”. În do-

DESPRE YACHTING...

meniu mai avem cîțiva autori din rîndul marinilor (cite o „storie albastă”), insuficient însă, pentru primăvara Marinei Române.

— Domnule căpitan de rangul I, cîteva întrebări scurte: Aveți dușmanii?

— Împul.

— Aveți prietenii?

— Cred că am răspuns odată cu prima întrebare sau, ca să fiu riguroz tactic, nu am dușmani nominalizați.

— Aveți ambiții?

— Da. Performanța.

— Totuși, fiind vorba despre per-

formanțe, dati-mi un răspuns privind traversarea Atlanticului cu yachtul „TOMIS”.

— Hai să luăm stat-majoristic. Este un scop, deci o stare viitoare, posibilă și realizabilă, parcurgind un anumit algoritm.

— Da

— În perioada 1959—1989 am făcut marsuri cu vele de 8—10 Mm; în 1991 am făcut mars de 800 Mm (20 de zile în etape de 200 Mm). Ar urma unul de 8000 Mm în 1992 (120 de zile în etape de 2—3000 Mm).

La analiza forțelor proprii intră în calcul și yachtul. Din acest punct de vedere „Tomisul” este mai mic decât cea mai mică ambarcațiune cu vele admisă de regulamentele internaționale.

Las analiza pe seama cîtitorilor...

CALENDAR

- 1 MAI • 1169 — Debarcare anglo-normandă în Irlanda.
- 4 MAI • 1494 — Cristofor Columb a descoperit insula Jamaica.
- 1942 — A avut loc bătălia aeronavală americană-niponă din Marea Coralilor

(supranumită „bătălia erorilor”) soldată cu înfringerea flotei japoneze. Prima bătălie pe mare în care navele adverse nu s-au văzut.

- 1944 — „Operațiunea „FABIOUS” — repetiția generală în Irlanda și Scoția a debarcării din Normandia.

MARINĂRESC

OAMENI DE NĂDEJDE, OAMENII FLUVIULUI

(urmăre din pag. 11)

plecare în și din port, evidențiază că traficul intern și internațional s-a redus, comparativ cu 1989, cu circa 30 la sută. Dincă de proteste, cauză „ROSTOCK” este unic în istoria navigației fluviiale.

INTRE LEGILE SCRISE ȘI NESCRISE ALE MESERIEI

In general, oamenii Căpitaniei sunt marinari cu experiență și stații de ambarcare indelungat. După Revoluție efectivele s-au mărit cu circa 40 la sută, fiind angajați, cu prioritate, ofițeri brevetăți, absolvenți ai Institutului de marină.

Căpitania coopează strîns cu organele Poliției transporturilor naționale și Corpul de pază și inspectie al Rezervației biosferei Delta Dunării pentru depistarea curselor clandestine, în scop de braconaj.

Neglijența în serviciu și actele de indisplină la bord sint două dintre infracțiunile cele mai frecvent sancționate în ultima perioadă. Cum, însă, contravențiile au rămas la valori „neliberalizate”, ele sint mai mult decât încurajoatoare.

În acest sector, poluarea cu hidrocarburi se menține la cotele cele mai ridicate (în medie 5 la sută). O stație terminală pentru colectarea și depozitarea reziduurilor la mal ar curma deversarea lor în Dunăre dar problema este (aparent) mult prea costisitoare.

Deficiențe există și în domeniul administrativ. Pentru activitatea turistică nu sunt asigurate, în totalitate, locuri de acostare corespunzătoare pentru navele de agrement și întreaga gamă de servicii aferente (alimentarea cu combustibili, de exemplu).

Se speră ca cele două noi firme de agentură nave „RIVMAR” și „SABIN”, care concurează în prezent „NAVLOMAR”-ul, să contribuie mai eficient la modernizarea dar și la sporirea gradului de civilizare a comerțului și turismului tulcean.

Pînă atunci, la Tulcea se așteaptă legi noi care să stabileze un cadru juridic ferm, interesă și avanțare comună pentru toți beneficiarii cumsecidenției unor oameni devoțiați întrutul profesiei.

LA DUNĂRE, CIREȘII DAU IN FLOARE

Legi, dotare, amenajări hidrotehnice, revitalizarea întregii activități portuale — prosperitate, într-un cuvînt. La toate acestea, timărul căpitan portuar Iulian-Dan Ichim, adjuncțul domnului Tănase, visăază cu ochii deschisi în ultimii 4 ani de cind a abandonat comanda de navigație pentru a îmbrățișa cariera tatălui său.

Este în tradiția și firea română puterea de a trădi din greu și de a spera la mai bine. Trecrea anilor și curgerea Dunării către mare, par a fi, aici, la Tulcea, singurele realități care nu pot fi pre-schimbate în incertitudini.

Cea mai vizibilă rămîne, însă, stația generaților. Cei vîrstnici, nea Tănase sau ne Ichim — tălu, stiu cel mai bine și presimt, cu fizică primăvară ce-si anină albul florilor de ciresă la templete lor, că acest lucru este, cu sau fără voia lor, inevitabil.

Cu regretul dar și cu satisfacție de rigoare. Privind în urmă-le, mai degrabă cu o subînțeleasă și justificată consolare.

Si unele și altele — emoționante și copleșitoare, pentru că, pentru oamenii fluviului, trecutul că și viitorul, fac parte din tradiția și legile naturii, precum Dunărea, din însăși biografiile lor...

ZIUA MAIȘTRILOR DE MARINĂ

Un gînd frumos, de ziua Maiștrilor militari

La 6 mai 1909, prin Inaltul Decret Regal Nr. 1620 s-a înființat, pentru prima oară în armata română, corpul „Maeștrilor de Marină Șefi de specialitate”.

Desigur, istoria destul de zburciumată și pus amprenta asupra acestei categorii de personal, deosebit de importantă pentru navele Marinei Militare și astfel se explică inclusiv denumirea de astăzi: „MAIȘTRU MILITAR”.

A fost și o perioadă nefericită cînd, după modelul rusesc, maeștrii au fost trecuți în Corpul Subofițierilor, școală a fost desființată, recrutarea personalului mediu tehnic făcindu-se direct din rîndul militilor în termen, prin reangajare.

Cu toate acestea, vor v-ati păstrat importanța și tradiția, aici constituită coloana vertebrală a Marinei Militare, fiind categoria cu cea mai mare continuitate la bordul navelor, fiecare generație aducându-și din plin contribuția la instruirea contingentelor de militari în termen, la exploatare, întreținere și reparare tehnică și armamentului.

Alături de ofițeri și ai dat pilde de vieție în cele două război mondiale și ai participat în Revoluția din decembrie 1898.

Cunoscîndu-vă pe mulți încă din anii cînd am imbrățișat și eu cariera de marină, pe alții de cînd mi-ai fost elevi, am astăzi satisfacție susținută de a primi cu curaj în urmă, de a mă mindri cu Voi. Cu sfecări promovie ieșită de pe bâncile școlii s-a rupt și se rupe ceea din susținutul meu.

Rămîn, mai departe, alături de celelalte cadre didactice din școală să ne facem datoria pregătind pentru flotă alte generații de maeștri.

Dragii mei, acum, la împlinirea a 83 de ani de la înființarea Corpului Maeștrilor Militari de Marină, în numele întregului efectiv al Școlii, vă felicit și vă urez din inimă să duceti mai departe, cu cinste, cu muncă și onoare, frumoasele tradiții ale corpului.

COMANDANTUL ȘCOLII MILITARE MAIȘTRI DE MARINA

Căpitan de rangul I ing.
Marcel DRAGU

Am adresat întrebarea:

CE INSEAMNĂ PROFEȚIUNEA DE MAIȘTRU MILITAR DE MARINA PENTRU DUMNEAVOASTRĂ? La compoziții reprezentativi a trei generații de maeștri militari de marină. Iată și răspunsurile.

■ M.M.P.R. (ret.) ȘTEFAN DRĂGHICI (veteran al celui de-al II-lea război mondial, promovație 1938, specialitatea mecanici, 32 de ani ambarcare la bordul navelor; nienitourul „Brâfianu”, torpilorul „Năluca”, distrugătoarele „Regina Maria”, „Ferdinand”, „Mărăști”, fost lector în Școala Militară de Marină) ne-a declarat următoarele:

Profeția de maeștru militar mi-a dat cele mai mari satisfacții și împliniri, m-am simțit continuu ca un om util, as putea afirma — ca o rotiță de bază într-un angrenaj uriaș. În 38 de ani de activitate am primit 19 decorații pentru fapte și merită deosebite; de nemurămate ori am fost recompensat bănește. În toți acești ani nu am făcut o zi de închisoare (arest). Am reușit aceste performanțe pentru că mi-am iubit profesia, nava și uniforma. Am iubit și iubesc marea, de aceea

război am fost ambarcat la bordul distrugătorului „Mărăști”, gata de luptă continuu pînă ne-am debărcat rușii și ne-au luat și navele.

Mă mindresc că timp de 40 de ani am purtat frumoasa uniformă de maeștru al Marinei Militare Române.

■ M.M. cl. a II-a VIOREL LUPU (șeful promoviei 1984, specialitatea radioelectronică), ne-a relatat:

Profeția de maeștru militar de marină constituie împlinirea viselor mele de cînd erau copil, de a lucra pe o navă de luptă. Pasiunea pentru transmisii și pentru vapoare m-a determinat să imbrățișez, cu dragoste, această frumoasă meserie ce mi-a oferit posibilitatea realizării mele ca om și cetățean al frumoasei Români.

Nu a fost un drum ușor pînă am realizat plenitudinea viselor mele, pînă am fost recunoscut ca valoare profesională.

Acum, încerc să transmită dragostea mea față de profesioni, pentru Marina Militară Română, pentru categoria noastră militară și elevilor din școală. Sper să reușesc deosece, după Revoluție, totuș vănumai drepturile, facilitățile sociale și mai puțin obligațiile, înălțările și răspunderile ce-l revin.

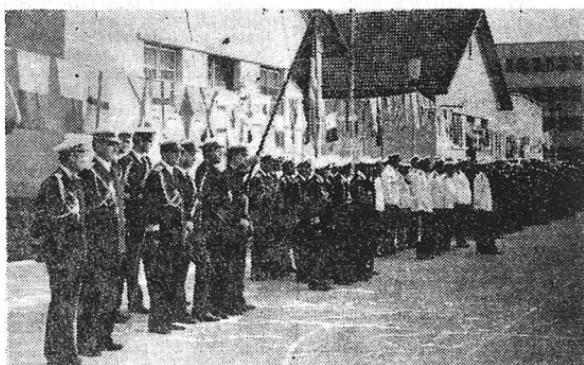
■ Elev sergeant ANDREI NICOLAE (anul III, specialitatea electromechanică, cel mai bun elev din școală).

Pentru mine profesia de maeștru militar de marină este profesia care mă așteaptă și pe care o aștepț, as putea spune chiar cu puțină nerăbdare.

Această profesie înseamnă, pentru mine, satisfacția realizării, mulțumirea că, la început de drum în via-

TREI GENERAȚII

nu am stat decât 2 ani la fluviu, la monitorioare. Miroslav crud al mării parăcă mă trezește la viață. Profesia mi-a dat posibilitatea să-mi facă datoria față de țara. Intregul



⟨ ZIUA MAIȘTRILOR DE MARINĂ ⟩

→ tă, am făcut ceva, am dovedit și mi-am dovedit că sunt bun pentru a intra în această breasă a maștrilor de marină, a celor ce iubesc marea dar și tehnica.

Calitatea de maistru militar de marină înseamnă neapărat și obligeația de a urma exemplul înaintașilor, dorința de a-i egala și chiar de a-i depăși.

Profesia, pentru mine, este credința într-un viitor mai bun, sprijinul realizării ca militar și cetățean, din toate punctele de vedere.

Recunoștință fată de dascălui meu ce mi-au pus, pentru prima dată în mină, ciocanul, dalfa, calculatorul, va fi vesnică, căci ei mă ajută să devin, ceea ce vreau să fiu — maistru militar de marină.

A consemnat

**Maistru militar clasa I
Marian DIMA**



Școala Militară Maiștri de Marină

De la reînființarea școlii, în anul 1990, formarea maștrilor de marină este situată la nivelul noilor cerințe ale pedagogiei militare românești, cu un pronunțat caracter tehnico-științific și practic-aplicativ, determinat de dotarea ce mai complexă a navelor și de pregătirea anterioară a candidaților.

În prezent, nivelul școlii este postliceal (toti candidații sunt absolvenți de liceu cu bacalaureat) și conform noilor propuneri privind Legea învățământului, viitoroaice încadrare este de „Innvățămînt Superior”, cînd „COLEGIU”.

Școala dispune de un corp de cadre competenți, cu autentic prestigiu și autoritate în învățămîntul militar, capabil să transmită cunoștințele viitorilor maștri și să formeze deprinderi de a executa, organiza și conduce lucrările de exploatare, întreținere și reparare a armamentului și tehnicii de luptă de la bordul navelor Marinei Militare.

Eficiența demersurilor educative s-a concretizat în rezultatele foarte bune obținute la ultima sesiune de examene (din luna februarie a.c.).

A fost un număr scăzut de rezidenți, fată de anii anteriori, iar seria notelor a fost de 8,8 la sută, foarte bune; 71,2 la sută, bune și 20 la sută, satisfăcătoare. Medijile de promovare ale elevilor sunt cuprinse între 9,86 și 6,54.

Evaluind cantitatea de cunoștințe, deprinderile și abilitățile formate, se cunoaște un progres școlar vizibil.

De un real folos în elaborarea actualelor planuri de învățămînt, a

celor 127 programe analitice pentru cele 82 de discipline, ce se predau în școală, a fost studiul socioologic, realizat sub directa conducere a comandantului școlii, privind randamentul profesional al ușilor și cinci promotori de maistri militari ce își desfășoară activitatea în Marina Militară.

Studiul a relevat că notele obținute pe timpul școlarizării, precum

prezent și perspectivă

și la absolvire, au reflectat, obiectiv, nivelul cunoștințelor și deprinderilor formate în școală, fapt confirmat de rezultatele obținute de maștri în unități și la bordul navelor.

Numărul celor apreciați cu „Foarte Buni”, în primul an de activitate a fost de 196, față de 42, căi au obținut acest calificativ la absolvire (creșterea s-a efectuat prin scădere numărului celor apreciați cu „Satisfăcător” și „Bun”).

Pozitiv este faptul că rezultatele obținute în primul an se mențin și în ceilalți ani, cu o fluctuație de 1,6 la sută.

Studiul a permis cunoașterea unor goluri în pregătirea maștrilor, fapt ce a determinat aducerea corectivelor necesare programelor analitice și chiar a planurilor de învățămînt.

Actuala sesiune a confirmat că noile programe analitice au fost

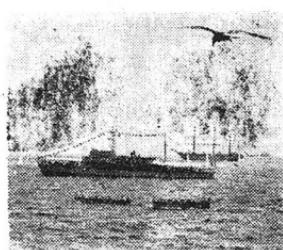
implementate corect și se realizează progresul școlar continuu, astfel că obiectivul didactic fundamental va fi îndeplinit.

Pași importanți s-au făcut în învățarea asistată pe calculator și informatizarea întregului proces de învățămînt. Prin efortul conjugal al microcolectivului de la calculatoare cît și al cadrelor didactice s-a realizat un pachet de 28 programe prin care elevul poate studia lecțiile predate prin conversația cu calculatorul; de asemenea, s-a finalizat un pachet de programe prin care se creează un set de 120 de cuestionare cu 30 de întrebări pentru verificarea însușirii cunoștințelor.

Realizările, cit și perspectiva clăriră de evoluție a școlii, ne dă posibilitatea să afirmăm că Școala Militară Maiștri de Marină a prins un „vînt din pupă”.

A consemnat

**Maistru militar principal
Ianos KELLE**



ZIUA MAIȘTRILOR DE MARINĂ

Crezul maistrului de marină

Sint mastru de marină, unul din cei mai importanți oameni ai navei.

Apartin celui mai vechi corp de cadre tehnice, coloana vertebrală a Marinei Militare.

Sint mindru de speciațitate, învățăt și indiferent de situația în care mă voi afla îmi voi face datoria, voi avea o conduită care să sporească prestigiu echipajului și navei mele.

Misiunea navei este misiunea mea și pun în slujba îndeplinirii ei întreagă competență și responsabilitate.

Oțerii navei vor dispune de timpul necesar îndeplinirii atribuțiilor proprii nefiind nevoie să le acoperă pe ale mele.

Doresc respectul lor și al echipajului și voi face tot ce pot pentru a-l merită.

Voi fi corect cu mine însuși și cu tot echipajul.

Îmi voi iubi nava și țara oriunde și oricum mă voi afla nu voi uită că sunt român.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!

Premiul Maistru militar clasa I

Drăgușanu Nicolae

Liga Maiștrilor Militari de Marină a instituit un premiu anual în valoare de 5.000 lei, ce poartă numele eroului marină, Maistrul militar clasa I DRĂGUȘANU NICOLAE.

Acest premiu va fi acordat celui mai bun maistru militar, membru al Ligii Maiștrilor Militari de Marină.

In toate unitățile și marile unități, în cadrul adunărilor generale ale maiștrilor militari, va fi desemnat, prin vot secret, cel mai bun maistru iar numele său va fi comunicat în scris, la Liga Maiștrilor Militari.

Comitetul Director al ligii va analiza toate proponerile din Marina Militară (făcute de marile unități) pe baza criteriilor ce au fost comunicate anterior.

In calitate de președinte al Ligii Maiștrilor Militari de Marină, mă adresez dumneavoastră, prin intermediu revistei „MARINA ROMÂNĂ”, cu convingerea că nu puteți ajuta în restabilirea ADEVĂRULUI și renume, astfel, în posesia locului care ne aparține de drept.

Constituit la 1 martie 1928 la Comandamentul Diviziei de Mare din Constanța, Cercul maiștrilor militari de marină a fost aprobat de Inspectoratul General al Marinei cu nr. 1978/10.05.1930 și recunoscut permanent juridic prin sentința civilă a Tribunalului județean Constanța cu nr. 516/06.11.1930.

Cu adresa nr. 4618/30.09.1931, contraamiralul Ioan Bălănescu, comandanțul Diviziei de Mare, solicită primăriei orașului Constanța teren pentru „construcția unui astfel de local în acest port (...) de o mare utilitate, întrucât ele se găsesc în toate porturile mari unde se află nave de luptă”.

DOMNULUI PRIMAR AL ORAȘULUI CONSTANȚA

SCRISOARE IDESCHISĂ

Neprimindu-se aprobarea necesară, adunarea generală a membrilor Cercului hotărâște cumpărarea, CU MIJLOACE FINANCIARE PROPRII, a unei suprafețe de teren. Cu actul de vinzare-cumpărare nr. 6352/12.10.1935, se obține, prin reprezentanții legali, un lot de 450 m.p. de la numitul Gh. Morelli, situat pe strada Principesa Elena (astăzi Mihai Eminescu) nr. 20.

In 1936, firma „Perla Marii Negre” începe construcția, după proiectul arhitectului Căpușneanu, în regim de autofinanțare.

Cu numărul 2051/20.02.1941 este înregistrată la Tribunalul județean Cartea Funciară întocmită în baza Decretului 1642/27.04.1938.

Ca urmare a somajiei Comisiei de naționalizare, în anul 1948, maiștrul militar principal Macovei V., secretarul Cercului, este nevoit să predea, fără proces verbal, documentele originale și casa de bani, cu suma de 77.000 lei.

După ce a fost folosit de Comandamentul Marinei Militare pînă în 1958, imobilul este preluat de Casa Pionierilor. Pentru a intra în „legătură”, statul popular orașenesc Constanța, emite Decizia 156/1966, prin care se atestă (formal) predarea-primirea clădirii, în baza Decretului 991/30.12.1965 (?).

In perioada 1973–1988 în acest local a funcționat Corpul Didactic iar după o reparare capitală devine Casa căsătoriilor.

Intre 1980–1985, un grup de maiștri militari veterani au revenit cărora superioare dreptul de proprietate asupra imobilului de care am fost deposeduți samavolnic, dar toate demersurile noastre au rămas fără ecou.

Cercul fiind revitalizat prin înființarea, la 16 octombrie 1990, a Ligii Maiștrilor Militari de Marină, reprezentanții acesteia au depus dosarul cu documentele aferente clădirii la primărie (10.07.1991) și la Parlamentul României – prin deputatul Anton Manguirea. Prințind aviz favorabil, acesta a fost transferat de la Comisia militară la Comisia judecătorească pentru soluționare.

Cu speranța că veți susține și dispune înălțarea acestui abuz prin rezolvarea, cu prioritate, a cererii noastre, așteptăm ca justiția să-și spună cuvîntul.

Vă mulțumim.

Maistru militar principal (rez.)
Miron DOMNARU



**1492-1992 — 500 de ani
de la descoperirea Americii**

Parimele string la cheu nava „CONSTANTA” de parcă orașul-port, cel mai mare din Italia, îmbrățișăză îndelung un copil drag, un fiu rătăcitor intors la casa lui după atita amar de vreme. Pămîntul latin se întâlnea cu o părticică de pămînt dacic și din acest motiv fiorul care ne pătrunde la poalele orașului-crescut-din-munte se explică prin gindul ce zboara spre Columna Traiană unde chipurile străbunilor dacici au fost veșnicite de învingători.

Genova sau Genoa. Acesta este, deci, orașul care în secolele XIII—

ANUL

XV devenise, alături de Florenția și Milano patria Umanismului și a Renașterii, acesta este orașul meu în conflict cu Venetia în secolul al XIII-lea cind, își impusește suprematia în bazinele de vest al Mării Mediterane, acesta este, deci, orașul unde — susțin italienii — s-a născut în 1451 celebrul descoperitor al Lumii Noi — Cristofor Columb.

Muntele a impus dispunerea construcțiilor sale în treptă astfel încât ceci aproape 800.000 locuitorii ai așezării folosește deseori ascensiunile anumite construite între etajele-străzi. Constrainți din vechime să folosească la maximum fiecare munte pătrat, dar mai ales din motive de apărare, genovezii au ridicat locuinte înalte cu ziduri groase, din piatră, cu străduțe foarte inguste incit senzația de strivire trebuie să-i fi descurajat pe arabi sau pe alti năvălitori.

Palatul Serra Gerace pe care-l vizităm la invitația primăriei, emblematic pentru patru secole de istorie genoveză, impunător edificiu în piatră și marmură, trebuie să fi dat nota construcțiilor ulterioare. A zidi solid, pare a fi deviză genovezilor care au vocația eternului.

Fresco și tablouri datind din secolul al XVII-lea cind, școală genoveză se afirmă deplin sub influența

picturii flamande sănătatea nenumărate din multele palate și case medievale din orașul-port numit „La superba” într-o descriere din 1558 a lui Francesco Petrarca, însă îli trebuie cel puțin o lună pentru a-lui mulțumi ochii și sufletul cu opere de geniu ale maeștrilor penelului. Cum nici punga nu îți este favorabilă pentru vizitarea atitor tezauri de culoare, vei rătăci cu privirele pe arhitectura ușuitoare a străzilor inguste unde albul și negrul dominante mai lasă loc altor o mie de culori ale produșelor micilor magazine care fac și mai surprinzătoare personaje mitologice sculptate pe fațadele lor și la colturile caselor etajate. Este o dumnezeu venind de la început de lume, iar senzația deplină a acestei întâlniri cu divinitatea oai cind, tot privind în sus prin deschiderile dintre blocuri, întințește deodată turnul Catedralei San Lorenzo cu magnifica-architectură.

GENOVA

tură gotică. Alternanța de alb și negru a linilor orizontale conferă exteriorului eleganță și sobrietate, ducindu-te cu gindul că mareea cu ale ei valuri a sugerat o asemenea ornamentație pentru multe alte edificii genoveze.

Nu departe de catedrală descoperim casa unde s-a născut modestul tesător genovez Cristofor Columb acoperită acum cu iederă incit sămânarea ei cu un mormint inversat este izbitoare.

Acesta este orașul unde dumineacă, 6 octombrie 1991, debutau serbările columbiene care vor culmina cu manifestările din 1992 pe coasta de est a continentului american cind se vor împlini cinci veacuri de la descoperirea lui.

CRISTOFOR COLUMB

De obicei, duminica, marele pașoară se ridică la orele 09.00, dar pe 6 octombrie se făcă o excepție fiindcă și municipalitatea genoveză era matinală cu pregătirile pentru „Columbus Day”: în carel făcut de navele invitate, între care nave-școală „AMERIGO VESPUCCI” dădeau o notă aparte peisajului portuar, începându-să apară ambaretașii mici și rapide ale poliției, paizei costiere, carabinierilor și garzii financiare, care, vor „baleta” mereu în spatele scenei pluitoare din fața tribunei oficiale.

Ziua nu se anunță, însă, favorabilă serbările, căci norii își poartă trena moharită deasupra orașului. Curind se cerne și ploaia moțanească îndrăcind jocul chefalilor care roiesc în jurul escortorului nostru. La tribună își fac apariția

personalități din Italia, ambasadori și atașați militari, reprezentanți ai consulatelor din Genova, nobilitatea locale și, bineînțeles, invitați din rindul oaspeților veniți pe mări. O amforă uriașă purtind însemnul celebrărilor celor 500 de ani de la descoperirea Americii domină scena pluitoare unde fanfara intonează piese de Manuel de Fala și Verdi. Ulcelele cu apă aduse pe rind lingă amforă de perchechile nobiliare sint preluate de doi bărbăți care versă conținutul lor în vasul uriaș. După binecuvintarea slujitorilor bisericii amfora este înclinată și, în aplauzele asistenței, apa sănătății este lăsată să curgă în mare. De-acum drumul pe valuri este binecuvintat de Dumnezeu.

Așa vor fi avut loc ceremoniile primelor plecări pe mare ale tinărilorui Columb cind, la 14 ani efectuează scurte călătorii de cabotaj pe lingă tâmrurile Mediteranei, mai întâi ca grumete, apoi ca portători ai unor modeste interese comerciale. Si tot astfel se vor fi petrecut lumerile în 1492 cind, în dimineața zilei de 3 august cele trei caravale ale primei expediții columbiene, — „SANTA MARIA”, „NINA” și „PINTA” — ridicau ancoră din portul spaniol Los de Palos pentru a se îndrepta spre vest printre un ocean necunoscut. Era o întreprindere revoluționară și eroică incununată de succes: lumea se descupera pe sine în întregul ei pămîntesc. Mareia și unea pe oameni. De aceea, poate, pe 6 octombrie au fost înminate machete ale celor trei corăbii ambasadorilor, consiliorilor și comandanților de nave din ţările participante la Columbus Day printre acesteia fiind și capitanul de rangul I RADU MINDRU, comandanțul escortorului „CONSTANTĂ” — genovezii, stăpini cindva ai mă-

riilor, arătindu-și, astfel, sentimentele de prietenie și dorința de a stringe legăturile cu alte orașe-por-

turi. Ploaia se înțelege punind un obstacol în plus concurenților din bărcile care se intrec pentru cizigarea cupiei aurite, și ea de forma unei amfore, așezată de asemenea, pe scenă pluitoare; dar chiar în aceste condiții echipajele navelor venite la sărbătoare se aliniașă pe punctile vaselor dind onorul, pe anii, amiralului Cristofor Columb.

Ploaia simboliza, însă, botzelul celui născut la Genova în 1451, poate chiar pe 6 octombrie. La mulți ani, Columbus!

Locotenent-colonel
Lică PAVEL

VIVAT ACADEMIA!

Cum pot deveni student al Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRIN”

— Domnule contraamiral, în ultimul timp se constată o amplificare a interesului opiniei publice pentru instituția de invățămînt al cărei rector sunteți. În acest sens, vă rog, pentru început, să faceți cîteva considerații cu caracter general.

— Academia Navală „Mircea cel Bătrin” din Constanța este o instituție militară de invățămînt superior de specialitate, care continuă tradiția de pregătire a ofițerilor fostului Institut de Marină și are trei facultăți.

Facultatea Marinei Militare (F.M.M.), cu durata de școlarizare de 5 ani, pregătește ofițeri-ingineri activi, bărbați, în specialitățile: navigație, echipamente de navigație și hidrografie, armament de artillerie și rachete navale, arme sub apă, radioelectronică navală, electromecanică navală.

Facultatea Marină Civilă (F.M.C.) pregătește ofițeri-ingineri marini și ofițeri fluviali la cererea unor beneficiari din țară și străinătate. Numai la această facultate, la cererea firmei „Pontica” S.R.L., din acest an de invățămînt, pregătim și fețe, pentru specialitatea exploatare portuare. Ofițerii-ingineri marini se pregătesc pe durata a 5 ani în specialitățile: conducere și exploatare navei de transport maritim, conducere și exploatare navei de pescuit oceanic, radioelectronică navală, electromecanică navală, electrotehnică navală, exploatare portuare. Ofițerii fluviali se pregătesc pe durata a 3 ani, în specialitățile: conducere și exploatare navei de transport fluvial, electromecanică transporți fluviali.

— Cum trebuie să procedez tînărul care dorește să participe la concursul de admitere și ce condiții trebuie să indeplinească?

— Inscrisarea candidaților pentru concursul de admitere în F.M.M. se face: în perioada 01–15.08, la Comandanțamentele militare județene; între 27 și 31 august, la secretariatul facultății; prin comisiile de selecționare din unitățile militare, pentru milițarii în termen. Inscrisarea pentru F.M.C. se face la secretariatul facultății, în perioada 27 august – 1 septembrie.

In primul rînd candidatul trebuie să fie absolvent de liceu cu diploma de bacalaureat. Apoi există limitare de vîrstă: pentru F.M.M. 18–

22 ani, iar pentru F.M.C. 18–25 ani. De asemenea, să fie sănătos și să aibă o dicție bună. Pentru băieți, este indiferent dacă au sau nu stagiu militar satisfăcut. Indiferent de facultatea la care se face înscrisarea, dosarul de candidat la concursul de admitere în academie trebuie să cuprindă: cererea

Interviu
cu domnul contraamiral
Eugeniu DUMITRESCU,
comandanțul Academiei Navale
„Mircea cel Bătrin”



de înscrisere la concurs, diploma de bacalaureat în original — pentru absolvenții liceului din anii anterioiri — sau adeverință de promovare a bacalaureatului, pentru absolvenții din anul în curs; copie de pe certificatul de naștere; 3 fotografii 3/4 tip bulentin; fișă medicală eliberată de policlinica teritorială în plus, pentru candidații la admiterea în F.M.M., mai sunt necesare: o copie după cazerier judiciar și o recomandare din care să rezulte acțiivitatea și comportarea în perioada anterioară (semnată și stămpilată de una din următoarele persoane: directorul liceului, primarul localității, un senator sau deputat, comandanțul unității militare).

Candidații se prezintă la concurs având asupra lor: bulenții de identitate, certificatul de naștere în original; echipamentul necesar participării la probele sportive și suma de 1000 lei — taxă de înscrisere.

Sint scutită de plată taxelor: tinerii orfani de ambiții părinți; candidații proveniți din casele de copii; filii eroilor martiri ai revoluției, candidații raniti în Revoluția din decembrie 1989; filii regimentului.

Candidaților, absolvenți ai liceelor civile, li se asigură contra cost masa și cazarea, în limitele disponibilităților.

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

— Concursul de admitere în Academia Navală se organizează și se desfășoară în condiție și la datele stabilite de Ministerul Invățămîntului și Științei pentru anul 1992. Concursul are două etape.

Prima etapă se desfășoară în perioada 3–8 septembrie și constă în susținerea următoarelor probe: medicală; pregătire fizică (verificare practică); limbă străină (scris) la alegere — engleză, franceză, germană, rusă; psihologică și dicție. Nota de promovare este de cel puțin 5 (cinci). Nepromovarea uneia dintre probele enumerate duce automat la eliminarea candidatului din concurs.

Etapa a doua se desfășoară în zilele de: 10, 11 și 12 septembrie, pentru ofițerii-ingineri, prin lucrări scrise, respectiv la disciplinele: Algebră și Elemente de analiză matematică; Geometrie plană și în spațiu și Trigonometrie; Fizică (mecanică, fizică moleculară și căldură, electricitate);

— 11 și 12 septembrie, pentru ofițerii fluviali și constă în lucrări scrise la Matematică (Algebră, Geometrie plană și Trigonometrie) și Fizică (mecanică, căldură și electricitate).

Disciplinele și manualele șolare valabile pentru concursul de admitere au fost publicate de Ministerul Invățămîntului și Științei în „ADMITEREA '92 IN INVATAMINTELUI SUPERIOR” — supliment al revistei universităților „FORUM”, în care Academia Navală „Mircea cel Bătrin” se găseste la poziția 54.

Candidații trebuie să se prezinte, pentru concurs, în ziua de 2 septembrie, orele 08.00 la secretarietele facultăților unde și-au depus dosarul de înscrisere.

— Vă rog să insistați puțin asupra performanțelor de realizat la probele sportive și proba de dicție.

— La proba de pregătire fizică sunt declarati admiși candidații băieți care realizează următoarele băremi: cel mult 14 secunde și 3 zececiimi la alergarea de viteză pe 100 m plat; cel puțin 4,30 m la săritura

Căpitán de rangul II ing.
I. T. MOȘOIU →

CALENDAR

6 MAI • 1942 — Capitularea ultimelor forțe americane din Filipine.

7 MAI • 1379 — Venetienii comandanți de VETTOR PISANI au fost înfrântăți de genovezii condusi de amiralul LUCIANO DORIA în lupta de la BRIONI („războiul de la CHIOGGIA” — 1378—1381).

• 1915 — A fost torpilat de către un submarin german pachebotul american „LUSITANIA” (1.198 victime) în apropierea coastelor Irlandei.

• 1942 — A avut loc a doua bătălie aeronavală americană-niponă din Marea Coralilor; pierderile japonezilor au fost: 12 nave scufundate și 7 avariate.

9 MAI • 1936 — La FIUME, în Italia a avut loc solemnitatea ridicării pavilionului românesc la bordul primului nostru submarin care a fost botezat „DELFINUL”.

11 MAI • Într-un mai 1502 și 7 noiembrie 1504 a avut loc a patra călătorie a lui Cristofor Columb spre America; a fost descoperit ūrmul caribbean al Americii Centrale.

12 MAI • 1931 — A intrat în vigoare definitiv Tratatul de comeră și navigație româno-englez.

13 MAI • Între 13 mai și 10 iunie 1790, au avut loc patru bătălii navale ruso-suedeze în Marea Baltică.

• In noaptea de 13 spre 14 mai 1877 a avut loc atacul cu torpila de la Măcin. Șalupa „Rîndunica” (având la bord pe majorul Ion Murgescu — viitorul amiral) a scufundat canoniera curiasată otomană „DUBA-SEIF-IFI” (2500 tone). La atac au mai participat două șalupe rusești.

14 MAI • In zilele de 14 și 15 mai 1905 flota japoneză a nimicit-o pe cea rusă în bătălia de la TUSIMA (TSUSHIMA); din 20 de nave de război rusești, 13 au fost scufundate și 4 captureate.

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

- 1894 — S-a inaugurat, cu mult fast, în prezența regelui Carol I, Canalul SULINA.
- 1939 — Noul bric „MIRCEA” a intrat în portul Constanța venind de la Hamburg, unde a fost construit.

23 MAI • 1941 — Bătălia aeronavală de lingă insula „CYTHERA” (Marea Egee); aviația germană dislocată în Grecia provoacă mari pierderi flotei engleze.

24 MAI • 1941 — Scufundarea cuirasatului englez „HOOD” (42.000 tone) într-o bătălie navală anglo-germană din Atlanticul de Nord.

26 MAI • 1104 — Flota venețiană în cooperare cu trupele cruciaților atacă ACCRA.

• 1416 — Victorie a escadrei venețiene, comandată de PIETRO LOREDAN, asupra forțelor navale otomane în bătălia de la GALLIPOLI (Gelibolu).

• 1877 — navele românești „FULGERUL” și „RÎNDUNICA” participă la punerea barajelor de mină de la gura Canalului Vilciu și Măcin și de la Vadul Oii și la respingerea atacurilor navelor turcești de la Hirsova.

• Intre 26 mai — 16 iunie 1942 — „Operația MIDWAY”.

27 MAI • 1941 — Scufundarea cuirasatului german „BISMARCK” (35.000 tone) de către aviația britanică.

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

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

29 MAI • 1652 — Lupta navală anglo-olandeză de la DOVER (rezultat indecis).

30 MAI • 1378 — Victoria venețienei asupra genovezilor la CAPO D'ANZIO. („războiul de la CHIOGGIA”).

MARINĂRESC

→ lungime cu elan; cel puțin 7 traciuni în forță bratelor la bară fixă; cel mult 3 minute și 50 secunde la alergarea de rezistență pe 1.000 m plat.

Proba de dicție constă în citirea unui text special și, numai dacă este cazul, în purtarea unei con vorbiri.

— Domnule contraamiral, este normal ca în etapa actuală foarte mulți părinți să se intereseze de facilitățile materiale pe care le oferă Academia Navală „Mircea cel Bătrân” celor declarați reușiți la concursul de admittere.

— Studentii F.M.M. își desfășoară activitatea după normele stabilite de Ministerul Apărării Naționale pentru învățământul militar superior, în primii 3 ani ca studenți

militari, iar în anii 4 și 5 ca ofi- cierei-studenți. Școlarizarea lor este gratuită.

Studentii F.M.C., care nu au satisfăcut stagiu militar, în primul an de studii își desfășoară activitatea în conformitate cu regulamentele militare, îndeplinindu-și pe lingă sarcinile de învățămînt și serviciul militar, purtind uniforma studenților militari. În acest prim an de învățămînt cheltuielile sunt suportate în parte de M.Ap.N. Începînd cu anul al doilea de studii, aceștia își desfășoară activitatea ca orice student civil, avînd însă obligațiile de a purta o uniformă adecvată — stabilită de senatul academiei — și de a respecta Statutul studenților și Regulamentul de funcționare al academiei. În acești ani studentul plătește cheltuielile

de școlarizare firmei/companiei cu care a încheiat contractul.

Absolvenții F.M.M. se încadrează pe funcții în conformitate cu prevederile normelor elaborate de la M.Ap.N.

Absolvenții F.M.C. vor intra sub incidența prevederilor Legii generale a învățămîntului, Legii învățămîntului superior și clauzelor contractuale cu firma beneficiară.

— Domnule contraamiral, vă mulțumesc pentru amabilitatea și răbdarea cu care ați răspuns întrebărilor.

— Cu placere.

N.B. Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, strada Fulgerului, nr. 1, Constanța, 8700. Telefoane utile: 62 62 00. Interioare 133, 151, 129.

Infanteria Română — 162 de ani

Anul 1830 reprezintă un moment de referință în domeniul organizării apărării în Tările Române, deoarece atunci s-au pus bazele apărării primelor unități militare, formate din trupe de infanterie și cavalerie, măsură integrată în prevederile Regulamentelor Organice. Astfel, la 30 aprilie 1830 se hotără: „formarea în Valahia a 6 batalioane de infanterie și 6 escadroane de călărimire a străjii pămîntei”, grupate în trei regimete de infanterie: Regimentul I, format la Craiova, cu cadre provenite din rândul pandurilor care au participat la războiul împotriva turcilor în anii 1828—1829; Regimentul 2 Infanterie, la Ploiești și Regimentul 3 Infanterie, format în satul Cojofeni din județul Dolj, dislocat ulterior la Craiova. De menționat că Regimentul I după constituirea sa la Craiova a fost în scurt timp mutat în București.

Infanteria, armă cu cele mai vechi și mai bogate tradiții, consemnată situații și fapte încă din antichitate, primele atestări despre existența geto-dacilor în spațiul de etnogeneză, fiind totodată și mărturiu asupra desfășurării unor acțiuni militare importante în care rolul de bază îl avea pedestreimea.

In acest sens, primele informații despre existența unei armate, în formă incipientă, a geto-dacilor o găsim în scrierile lui Herodot, care arată că în anul 514 i.e.n., în expediția lui Darius I împotriva scitilor, la nord de Pontul Euxin, singurii dintre traci, care au opus o fermă rezistență armată, au fost getii, motiv pentru care autorul „Istorilor” îi consideră a fi: „cei mai viteji și mai drepti dintre traci”.

Cote superioare în organizarea, înzestrarea și tactica infanteriei au fost înregistrate în perioada de înflorire a statului dac, înțelept și curajos condus de marii regi Burebista și Decebal, cind puternicul vecin, imperiul roman, a reușit în urma unei campanii anevoioase și indelungate să înfringă armata dacă. Noi elemente aduse în tactica infanteriei voievozii români, care mobilișind, atunci cind era nevoie, oastea cea mare, au știut să apere hotarele țării, aducând, în arta militară românească contribuții de substanță.

Ziua infanteriei

Revenind la epoca modernă, trebuie relevată data de 14 iunie 1848, cind unitățile de infanterie trăiesc momente de înăltătoare simțire patriotică prin primirea drapelelor triicolore.

La 13 septembrie 1848 batalionul I din Regimentul 3 Infanterie, compania 7 din Regimentul 1 Infanterie, compania de pompieri a căpitanului Pavel Zăgănescu, într-o inclemțare inegală și dramatică se opun înaintării trupelor otomane.

Infanteristii români au luptat admirabil pe cîmpurile de luptă de la Plevna, Rahova, Smirdan, Grivița, Vidin, consacrand, prin faptele lor de armă, independența României, primele trupe intrate în Plevna fiind cele ale Diviziei 2 Infanterie, comandante de colonelul Mihail Cerchez.

Prin Inaltul Decret 2329 din 11 iulie 1891, regimetele de infanterie

se contopesc cu cele de dorobanți, iar legea de organizare a armatei din 1908 hotărăște transformarea regimentelor de infanterie cu schimburi, în infanterie permanentă.

In Dobrogea, prima mare unitate de infanterie era înființată la 22 februarie 1879 prin Inaltul Decret 373 și se numea Divizia activă Dobrogea. Evenimentul survenea la puțin timp de la implinirea unui vechi deziderat național, revenirea la patria mamă a străvechiului pămînt românesc situat între Dunăre și Mare și răspunderea necesității de asigurare a apărării provinciei.

In anul 1903, prin Ordinul Circular nr. 15 al Ministerului de Război, Divizia activă Dobrogea primește denumirea de Divizia 9 Infanterie, nume sub care se acoperă de glorie în campaniile militare la care România a participat în acest secol-

In primul război mondial, numit de noi pe bună dreptate, „războiul de întregire a neamului românesc”, Divizia 9 Infanterie, a luptat pe fronturile din Dobrogea, Muntenia și Moldova. In prima parte a războiului, campania din toamna anului 1916 prezintă pentru aceasta un moment de maximă intensitate și încordare, cind datorită importanței subsuziere acordate frontului de sud, puținele forțe afilate în Dobrogea sunt nevoie să se confrunte cu un inamic superior atât din punct de vedere numeric, cit și tehnic.

Mizind pe o victorie facilă, datorită dificultăților prin care trecea armata română în acest sector al frontului, trupele dușmane au trebuit să ducă lupte grele pentru cucerirea fiecărei palme de pămînt, inamicul fiind opriți într-o primă etapă pe aliniamentul Rasova-Tuzla-Cobadin.

Atacarea cu forțe sporite, de către inamic la frontul de nord, a determinat ca încercarea de la Flămînda, operațiune tactică de anvergură, ce viză alungarea dușmanului din Dobrogea, să nu poată fi realizabilă, deoarece cîteva mari unități au trebuit să fie trimise pe frontul transilvan, serios amenințat.

In aceste circumstanțe nefavorabile, inamicul cucereste întreaga Dobrogea, forțele Diviziei 9 Infanterie retrăgîndu-se la Măcin. Urmează cumpăta iarnă a anului 1917, cind se depun eforturi uriașe pentru renaștere armatei române în colțul de țară rămas neocupat. Spre Moldova erau ajunite toate privirile și speranțele, acțiunile de luptă ce se prefigurau în anul 1917, fiind decisive.

Destinul a făcut ca în vara fierbință a anului 1917 Divizia 9 Infanterie să participe la cea mai importantă bătălie din întreaga campanie, cea de la Mărășesti, unde, din doavă de un eroism testit din comun, ostasii diviziei s-au acoper-

Locotenent-colonel
Leonida MOISE



O eroică bătălie și tributul său de sângel

Au trecut 50 de ani de când, în aprilele 1942, primăria Constanța, din expresie dorinței și voinței cetățenilor ei, a dăruit martirizatei Arhiepiscopiei din Chișinău mai multe odoare bisericite de o valoare deosebită. Aceste obiecte de cult au fost evacuate în septembrie 1940 din Basarabia, din Cadrilaterul românesc, unde o regină și-a îngropat înmormântul pentru a legă, parcă, mai strins, vechea iară a lui Dobrotoci de România Mare.

Pe deplin constîn că „servește unui scop național”, animat de profunde sentimente patriotice, „Constitul de Coborâre” al principiului Constanța a hotărît „ca patru icone sfinte ce se află „evacuate” la Biblioteca Municipală să fie donate bisericilor românești dislocate și în refacere din Basarabia”. De asemenea, s-a convenit ca o frumoasă troiță „să fie trimisă în comună Tigana, județul Cahul, pentru a fi instalată într-unul din cimitirele eroilor căzuți pentru dezrobirea Basarabiei”. Pentru a înțelege mai bine situația tragică a bisericilor românești din Basarabia, apelăm la impresiile unui ofițer participant la campania din anul 1941: „Biserici, lăcașe de închiriaciune ale Domnului au fost transformate în „cluburi”, localuri de petrecere pentru tinerețea comunismului, crescut în afara preceptelor morale ale credinței... În locul sfintinilor și părintilor bisericilor noastre strămoșești, pe peretei se vedea acum chipurile conducătorilor „Noului Rai Bolșevic”: Lenin, Stalin, Vorosilov și alții din troma anticristiană”. Lăud cunoștință despre inițiativa autorităților conștănețe, Administrația Basarabiei și transmis primăriile și locuitorilor orașului profunde mulțumiri pentru gestul de mare noblitate, plin de simțire creștinăscă și de patriotism, „pentru obiectele ce vor servi la împodobirea lăcașului sfint pusături de bolșevici și a unui cimitir unde zac vitejii noștri”. Prin grijă și cheltuiala primăriei tomitate, cele patru spiniende icone „au fost trimise pe adresa Sfintei Arhiepiscopii a Chi-

șinăului pentru înzestrarea capelii Sf. Andrei de la Liceul de băieți B. P. Hasdeu”, iar troița a ajuns la Tigana.

Alegerea acestei localități nu a fost deloc întâmplătoare, căci ea reprezintă o victorie de prestigiu a Armatei Române în acțiunea de forțare a Prutului. În această zonă, între localitățile Epereni-Tigana, trupele Corpului 5 Armată - Divizia 1-a de Gardă și 21 Infanterie - au întimpnat cea mai îndrăgută rezistență din partea unităților Armatei 9-a sovietice și au înregistrat cele mai grele pierderi pe întregul sector de front românesc.



In zilele de 4-5 iulie cele trei batalioane ale Regimentului „Mihai Viteazul”, din Divizia 1-a de Gardă, sub un intens bombardament de artillerie și aviație ce loeva atât zonele de imbarcare, cit și pe cele de debarcare, au reușit să forțeze Prutul și „să prindă picior” pe malul stîng al rîului. Capul de pod nu s-a putut dezvolta datorită unui puternic sistem de fortificații bazat pe un sir de cazeamente ce se sprijină reciproc cu foc. La 6 iulie echipa de infanteriști și pionieri, folosind încărcături de trolit și legături cu grenade au atacat prin surprindere în zorii zilei și au reușit să distrugă una după alta lucrările genitice. Frontul inamicului a fost străpuns, ceea ce a permis intrarea în dispoziție a Diviziei 21 Infanterie fără sacrificii singeroase și ocuparea poziției cheie de la Tigana. Victoria nu poate fi explătită pentru că între 9-12 iulie forțele aflate în capul de pod

au fost obligate la o defensivă disperată ca urmare a contraofensivei sovietice. Sub bombardamentul neintrerupt al artilleriei ce devasta pozițiile noastre, valurile infanteriei roșii au atacat zi și noapte susținute de tancri și aviație fără a învea seamă de pierderile înregistrate. Regimentele Diviziei 21 se clătină, părăsesc primele poziții și numai intervenția la baionetă a două batalioane de gardă redresăză situația, dar presiunea inamicului continuă să crească.

Generalul Antonescu înțelege gravitatea situației și se depiază personal la Tigana pentru a îmbărbăta trupele, a zăgăzui încercarea sovietică de aruncare peste Prut a forțelor noastre și a transforma defensiva într-o mișcare ofensivă decisivă. Ziua de 12 iulie marchează apogeul efortului ofensiv inamic. Din primele ore ale dimineții infanteria sovietică susținută de olindate și aviație se aruncă asupra pozițiilor noastre și reușește să ocupe primele rînduri de sănătu. Este momentul cind se declanșează un contraatac general: bateriile noastre deschid un foc nemicitor și sprijină atacul la baionetă al infanteriei proprii, în timp ce vinătorii români curăță cerul și se aruncă asupra tancurilor cu stele roșii pe tunurile. Înamicul „dă dosul” și se retrage în dezordine urmărit de trupele române; din 15 iulie ofensiva se generalizează pe întregul front din Basarabia.

Generalul Antonescu a marcat ocrăștă săptă de arme și a adus-o la cunoștința întregii armate printre

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ

Aduc Aviației Corpului 5 Armată, Diviziilor 21 și de Gardă, recunoașterea României pentru lupta și rezistența eroică din ziua de 12 iulie.

Mă închin respectuos în fața morților și mulțumesc luptătorilor pentru bravură lor.

Comandanții, ofițerii și ostașii aviației și Corpului 5 Armată au binemeritat de la Patrie.

Conducătorul Statului Român și

Comandantul de Căpitanie

al Ostirii

Generalul Antonescu

Sirurile lungi ale morțimilor din cimitirul de la Tigana erau o nouă dovedadă a bravurii Ostasului Român, a hotărîrii sale de a-și face pînă la capăt datoria față de Patrie.

Muzeograf Eugen BOLA

rit de glorie nemuritoare, deviza „Pe aici nu se trece” devenind legămint sacru al ostașilor dobrogene.

In semn de recunoaștere a pre-
stigioase contribuții la salvarea
demnității națională și a statului român,
eroicei Divizii 9 Infanterie i-
s-a acordat titlul de „MĂRĂȘESTI”.

Fapte de arme deosebite a înscris
această mare unitate în campanile militare din cel de-al doilea război de
mondial pentru eliberarea părții de

nord-vest a Ardealului, în campanile din Ungaria și Cehoslovacia.

Infanteria, în actualele condiții, cind armamentul aflat în dotare este din ce în ce mai perfectionat, reprezintă o veritabilă armă tehnică, deoarece solicită celor care o incadrează, calitate comparabile cu cele ale specialistilor de mare clasă, spulberind astfel mitul că infanteria ar fi o armă mai ușoară sau mai simplă.

Conferință și expoziția internațională de oceanologie de la Brighton — Anglia

In perioada 10—13 martie 1992 s-a desfășurat, în orașul Brighton — Anglia, Conferința și Expoziția Internațională „OCEANOLOGY-92” (înființată în anul 1969), cea mai reprezentativă manifestare științifică în domeniul cercetării și explorației mediului marin. Urmără a invitațiilor primite de la comitetul de organizare, la această Conferință au participat din țara noastră domnul contraamiral Constantin Iordache și căpitanul de rangul I Stoica Pușcașu.

Conferința și Expoziția de Oceanologie se desfășoară anual și are ca scop principal realizarea unui schimb de informații la un înalt nivel științific și de a analiza studiul atins în domeniile organizării cooperării internaționale pentru cercetarea Oceanelui Planeta, realizării unor sisteme automate de observare și supraveghere regională și globală a mărilor și oceanelor, diseminării cunoștințelor și încurajării studierii mărilor și oceanelor, concomitent cu stabilirea unor metode și direcții de cercetare și protecție a mediului marin.

Și la această conferință, în cîndul de deschidere, s-a subliniat că, avind în vedere importanța mediului marin pentru asigurarea și dezvoltarea vieții pe planeta noastră, omeneira trebuie să se întoarcă cu față spre mare și ocean, care îi vor asigura în viitor cea mai mare parte din resursele necesare.

S-a apreciat că fondurile destinate cercetării și dezlegării mecanismelor fizice și biologice, descoperirii bogățiilor acestui imens mediu (peste 75 la sută din suprafața Terrei) ar trebui să fie cel puțin egale, dacă nu mai mari, decit cele destinate cercetării cosmosului. Avantajele imediate ar fi mult mai mari pentru omeneira.

Exponurile au fost susținute de oameni de știință ce au reprezentat universități și instituții de cercetare de renume mondial ca: Universitatea din Cambridge și Cardiff, Universitatea din Bordeaux, Universitatea din Utrecht, Institutul pentru cercetări marine și poluare din Germania, Institutul Oceanografic din Woods Hole — S.U.A., Consiliul Norwegian Regal pentru cercetări științifice și industriale etc.

In prima zi a Conferinței temele principale au fost cele privind fluxurile și circulația generală a apelor și aliviuilor în ocean, schimbul de energie ocean-atmosferă, cazele și mecanismele ciclurilor bio-geo chimice din ocean, curentii de mare și evoluția coastelor din Marea Nordului, sisteme de observare și supraveghere a apelor din zone-

le litorale. In după-amiază aceleiași zile au fost abordate teme privind vehicule și roboți submarini și probleme de acustică submarină, impunindu-se în acest domeniu expunerile oceanografului militar englez Dr. John Scott „Roliul variatiilor straturilor superficiale în performanțele hidrolocatoarelor”, în care s-a subliniat importanța fenomenului de refracție a razelor acustice datorită stratificației termice a apei de mare la suprafață, fenomen ce este perfect valabil și pentru Marea Neagră.

Comunicările privind un sistem global de observare și supraveghere a Oceanelui Planeta, efectele modificărilor climatologice asupra Oceanelui Arctic și observarea suprafeței oceanului din satelit pentru prognozarea vremii pe ocean au făcut obiectul zilei a doua.

Variatiile climei și a elementelor oceanului pe o perioadă indelungată, progresele tehnologice ale instituțiilor marine, perfecționările tehnice din domeniul cercetării curenților marini, experiența acumulată de unele țări dezvoltate în aplicarea unor sisteme de observare și prognoză pe mare au fost principalele teme prezentate în ziua a treia a conferinței.

In ultima zi a Conferinței au fost abordate o serie de probleme privind direcționarea diversității vieții în mediul marin, urmărirea efectelor biologice ale reziduurilor poluanți prin analiza comunităților tențice, noi metode de cercetare a poluării apelor și fundului mării, un plan global de supraveghere a Mării Nordului.

Parallel cu desfășurarea Conferinței a fost organizată o mare expoziție de tehnologie marină, poate cea mai mare expoziție mondială în acest domeniu. Si-au expus produsele lor peste 500 de fir-

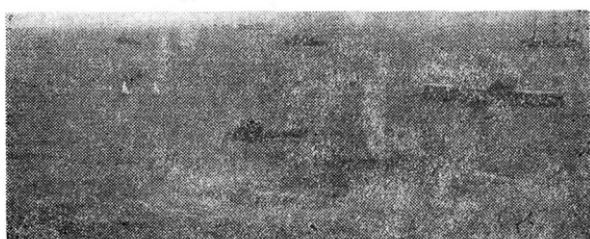
me și agenții industriali de la călături electrice și de tractiune, fibre optice și conexiuni submarine antiacavacice, pînă la aparatul electronic și de calcul pentru lucrări de cercetare oceanografică, hidrografică, de navigație prin sateliți și proiecțare a unor lucrări hidrotehnice și platforme petroliere.

Expoziția se poate considera un tring anual de produse tehnologice pentru cercetare și exploatare mărilor și oceanelor, unde se încheie contracte de vînzare-cumpărare, acorduri de asistență și facilități tehnice de cooperare și pregătire de specialiști în domeniile cele mai diferite ale activității submarine.

Cu această ocazie a fost procurată o bogată documentație privind produsele expuse, ce va fi într-o bună măsură valorificată de Direcția Hidrografică Maritimă, Centrul de Cercetări și Centrul de Scafandri. Totodată au fost purtate o serie de discuții cu reprezentanții firmelor expoziție de echipamente de cercetare oceanografică, hidrografice și de navigație făcîndu-nă oferte destul de avantajoase.

Profitindu-se de prezența unei personalități din conducerea Marinei Militare, a avut loc, de asemenea, o întîlnire la Ministerul Apărării al Regatului Marii Britanii cu domnul contraamiral Abot, locuitor al sefului de stat major al Marinei Regale, cu care s-au purtat discuții fructuoase privind relațiile de cooperare între marinele țărilor noastre în multiple domenii. În continuare delegația română a avut o întrevedere cu contraamiralul Myers, șeful Departamentului Hidrografic al Marinei Regale, schîndîndu-se un program de cooperare privind întocmirea în comun a unor hărți, cercetarea hidrografică precum și extinderea relațiilor dintre departamentele noastre hidrografice. Gazetele s-au arătat interesate de posibilitățile noastre și au încredere în viitorul nostru comun.

Căpitan de rangul I
Stoica PUȘCAȘU



„PRO BASARABIA SI BUCOVINA”



De la Nistru pînă la Tisa
Tot românul plinsu-mi-s-a

Ecuriole Doinei lui Eminescu vin de peste veac, dureros în inimile noastre, simțite recent în cadrul manifestărilor prijevoiute de împlinirea a 74 de ani de la unirea Basarabiei cu Tara, manifestări desfășurate în zilele de 26–27 martie la Cercul Militar sub egida Filialei

Dor de doină

Tot românul plinsu-mi-s-a
M. EMINESCU

*Ti s-au plîne români toți
de la Munte pînă la Mare,
Domnule poet, te rog,
dă-mi și mie ascultare,*

*Căci și eu pe sfîrșit am
o durere ce mă-apasă –
e durerea unui neam,
că și nu-i acasă.*

*Fă și din durerea mea
încă din doină, o chemare
ce s-ar zbânte dureros
înve vechi și noi hotare*

*ți-ar trimite-n lumea largă
dor de soră după frate
care nu se pot vedea
înă vize, pașapoarte, .*

*dacă nu plătesc o taxă
de intrare ori ieșire
dintr-o țară-n altă țară –
Bir plătit pentru iubire,*

*Zi-i lui Stefan de la Putna
murgul să și-l potcovească
să-și adune iar oștenii –
neamul să și-l întregescă.*

Constanța a Asociației culturale „Pro Basarabia și Bucovina”.

Intr-un dialog de sulet desfășurat în cadrul cenacului literar „Mihail Sadoveanu”, poeți și scriitori constănțeni s-au înfăntat în același spațiu fără granițe – spațiu simbolic românești – cu o personalitate de marcă a culturii românești din Bucovina, poetul și publicistul VASILE TĂRÎTEANU, redactor șef al revistei „Plai Românesc” din Cernăuți, președinte de onoare al Societății pentru cultura românească „Mihai Eminescu”.

Poet de aleasă grătie și rafinament artistic, discret și melopeic, VASILE TĂRÎTEANU este marcat, decisiv, de magia versului eminescian, tinzind, totodată, să se apropie de sensurile poeziei moderne.

Poezia sa se constituie, în același timp într-un strigăt de durere venit de pe acela plaiuri minoritice pe care și-purtă pasii adolescenței și tineretii Luceafărului poeziei românești. Iar dacă granițe anacronice dictate de spiritul de hegemonie imperială au despărțit și despărțit într-o limbă și cultură, „MARENA ROMÂNĂ” se simte onorată să dea „viză de pașaport” pentru poetul român VASILE TĂRÎTEANU.

N-am probe suficiente
cu care să putea să demonstreze
anume cind și unde
am fost condamnat
și reduș la tăcere.
În timpul percheziției
au găsit în sortările mele
mai multe izvoare de inspirație –
sufletul, lumea, durerea,
cîteva cărți de Eminescu.

Sentință supremă

chipul mamei înnegrit de vreme,
un buchet de amintiri strict
persoanale,
un prieten credincios ca un cîine,
o agrafă din parul iubitei
și alte nimicuri,
care numai „corpuși delictelor”
nu pot fi,
chiar dacă aparțin inculpărilui.
Ele nu pot fi acuzate
că sunt așa cum sunt,
deși judecătorul ar rosti și-n
baza lor
cu aleasă plăcere sentință supremă:
„Să împăiem privighetoarea!”

Mărturisire și răspuns

*Unuia care a îndrăznit să afirme
cum că români nu-s băstinași în
Bucovina.*

*Eu n-am venit din altă parte
pe această palmă de păinint
ca să trăiesc în strimbătate,
să nu am dreptul la cuvință,*

*să-aud că-s fără-rădicință,
că nu sunt băstinaș și n-am,
aici în dulcea-mi Bucovină –
nici glorios trecut, nici neam.*

*Eu m-am născut aici. Si aici e
tot neamul meu dintru strămoșii
care și-n vremi de grea urgie
au fost cinstiți și omenoși.*

*De i-au lăsat pe toți să vină
cîtă au venit din alte părți,
sperind că-aduc cu ei lumină,
dar ei ne-au fericit cu hărți,*

*In care zeci de mindre sate
după hătirul nu știu cui –
au fost pe-ascuns rebotezate,
de parcă-ar fi a nimănui.*

*Si-asa din an în an cu fală
deposedați an fost pe rînd
ba de un sat, ba de o școală
ba de un nume, ba de un gind*

*Si-acum cu zeci de fierăstrăine
intră în codrii seculare
să facă loc pentru gunoaie
cu dreptul fraților mai mari.*

*Si sub securea lor gorunii,
cad ca oștenii lui Stefan
În luptele cu osmanilă
și cu-n imperiu otoman.*

*Se scutipă-n luryile sfinte.
In tot ce avem aicea sfintă
și e crezut acel ce minte
nu cel ce zace în mormint.*

*De ce-s impus să bat pocloane
cerindu-mi dreptul suveran
și să mă-nchin ca la icone
La ușă de mafie și clan?*

*De ce un tinăr ce pornește
la luptă pentru neam și grai
este'nșfăcat și dus orbește
de parcă-ar fi un hoț de că?*

*De ce acum la mine-n casă
eu mă simt slugă, nu stăpân
Și-mi strigă unul de la masă:
„Zdesi ne bilo i net rumin”.*

Întîlnire cu poetul TĂRÎTEANU

TIRASPOLUL – VECHI ORAȘ MOLDOVENESC

In 1772 Ecaterina a II-a a ajuns cu armatele sale pînă la Bug. Tara tărească Edisan, cu Tiraspolul de mai tîrziu, e cucerită în 1792. În anul următor ea va ocupa și partea de sus a Transnistriei, numită Podolia, în urma celei de-a doua împărțiri a Poloniei.

In anul 1792 Tiraspolul de azi nu era decît un sat moldovenesc, Sucleia, situat pe moșile unui boier moldovean.

Pentru curioși menționăm faptul că, acum două sute de ani, Tiraspolul de pînă la 1792 avea o populație moldovenească de o sută de procente.

Cetatea de lemn de la Tiraspol a fost edificată de voluntari moldoveni care se aflau în oastea lui Suvorov, nu pe un loc pustiu, ci pe locul unui sat de pescari moldoveni (înainte de sosirea armelor imperiale, să vîzzi, Nistrul mai avea și pesti!) Sucleia Veche (deci, încă pe atunci așezarea era destul de veche). De ce anume aici?! Vizavi se afla puternica cetate moldovenească Tighina, ocupată de turci și botezată în legea lor (nume care place rusofonilor de aici mai mult decît denumirea de origine slavă Tighina) în Bender, cu vama peste Nistru, iar turci și tătarii în numeroase rinduri, trecând rîul, devastaseră satul moldovenesc.

Cetatea a fost făcută și de voluntari moldoveni din oastea lui Suvorov, dar mai ales cu ajutorul moldovenilor de aici, care sperau să-și găsească în ea refugiu de evenualele atacuri turco-tătare. Cetății de la Sucleia i se zice „Sredneala” — Cetatea de Mijloc — apoi după un ucaz al farinei, mare amatoare de antichități, tîrgului i se zice Tiraspol — oraș de pe Tîras, denumire grecească a Nistrului.

Pînă în 1792, cînd Sucleia — Tiraspol, cu tot cu fără din jur, e

incorporată Rusiei, localitatea a făcut parte din țara Edisan, subordonată Turciei, hotarele căreia treceau ceva mai sus de Dubăsari (mărginit cu regatul Poloniei) și pînă la târmul Mării Negre, teritoriul care abia la 1792 devin ale Rusiei, iar rusești cu mult mai tîrziu.

După 1792 Tiraspolul face parte din gubernia Rusia Nouă (Novorussia), adunind în jurul ei noi teritorii rusești — foste poloneze, tătărești, moldovenești, — inițial ceteata fiind inclusă în regiunea O-

invățători, institut moldovenesc de pomicultură și viticultură, teatre, școli moldovenești, colective artistice, uniuni de creație (inclusiv o uniune a scriitorilor, fondată în 1934 și impuscată aproape în întregime în următorii ani, exact în perioada cînd Moldova de pe malul drept „visa” să poată trece cît mai curînd sub obâlduirea tătucului Stalin), ziare moldovenești, edituri, biblioteci etc. sugeră faptul că Tiraspolul era o capitală moldovenească ce-si aducea și ea contribuția, aşa cum putea, la prosperarea culturii moldovenilor de dincolo de Nistrul.

Azi ni se spune că moldovenii au fost dintotdeauna minoritate în acest oraș, oferindu-ni-se ba cifra de 11 procente, ba cea de 22, ba cea de 17. Adică: dacă nu sunteți 100 sau măcar 90 de procente din totalul populației orașului, nu aveți dreptul la instituții preșcolare, școli etc. în limba voastră. Tricoloul e ignorat și el. Ca și imnul R.S.S.M., care cu doi ani în urmă a fost huiduit și fluturat pe stadionul orășenesc de „internaționaliști” din partea locului.

Acum cîțiva ani, în cadrul Zilelor literaturii sovietice, cînd scriitorii din diverse republiki și țări au ajuns la Tiraspol, în biblioteca centrală a orașului din cele cîteva sute de mii de volume n-au putut fi găsite decît 9 cărți în moldovenește, între care 8 erau volumele ESM.

Atunci noi, scriitorii moldoveni prezentați, am roșit pînă în virful urechilor, nu și bibliotecarele, care au afiat pentru prima oară, pare-se, că Tiraspolul face parte din Moldova.

Nicolae DABIJA
Chișinău

MOLDOVA DÉ PESTE NISTRU — VECHI PÂMÎNT STRÂMOȘESC

ceacov, apoi în guberniile Novorussia (1795), Nicolaev (1802), Herson (1806).

Chiar după ce frontieră e mutată la Prut (următorul pas, după părere lui Alexandru, urmă să fie strîngerea Bosfor), în 1822 — 26 în cetatea de aici și închis decembристul V. Raevski, semn că cetatea mai era rezistență și-și descoreșpe încă o misiune — de închișoare intro-înă lărat numită „închișoare a popoarelor”. În 1929 Tiraspolul devine capitală a Republicii Autonome, Soviétique și Socialiste, Moldovenești. În această perioadă, cum scrie „Encyclopédia Sovietică Moldovenească” (volumul 3, 1970): „se obțin succese remarcabile în domeniul învățămîntului, culturii și artei”. Institutul pedagogic moldovenesc (chiar dacă să numiți T. Ţevcenko), institut moldovenesc de

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

CARNET PLASTIC

— Arhitectul Gh. Tofan — nume cunoscut în breaslă — este, de cîteva ani, un bun prieten al Cercului Militar Constanța. Ca membru al cenacului „M. Sadoveanu”, a cîtit — și de două ori — și a fost „disecat” în laboratorul de creație al acestui nucleu literar recunoscî-

du-i-se, de criticii prezenți, vocația pentru o proză modernă, robustă, inspirată din istoria contemporană a fărăi.

Dar, domnul Gh. Tofan are o altă mare pasiune. Ilustrarea — prin grafică și acuarelă — la un nivel artistic foarte convingător — a călătoriilor pe care le întreprinde pe meleaguri românești sau străine.

Imediat după Revoluția din Decembrie 1989, simțele de la Cercul Militar Constanța susținătoare

CULORI

crările din expoziția „Ferestre deschise spre Europa”, apreciate, la vremea respectivă, de numeroși pasionați ai artelor plastice din urbe noastre.

Martie '92 ne-a rezervat plăcutul prilej de a-i admira o nouă expoziție sugestiv intitulată „Peisaje de

ȘI... ISTORIE

→

dincolo și de dincoace de Prut". Consecvent preocupațiilor anterioare, și de data aceasta, d-l Gh. Tofan ne-a oferit imagini scumpe înimilor noastre, "creionate" la Chișinău ("Statuia lui Ștefan cel Mare", "Parlamentul", "Mănăstirea Căpriana", "Biserica Nașterea Domnului" — îmbrăcată în schelele reparațiilor, Hotelul "Național" — fost Institutul „Așezări mănăstirești pe valea Răutului" la Orheiul Vechi, în apropierea cetății lui Petru Rareș, etc.) — lucrări realizate în grafică sau acuarelă, în culori pastelate, calde, care ne sensibilizează privirea și ne îndeamnă la meditație.



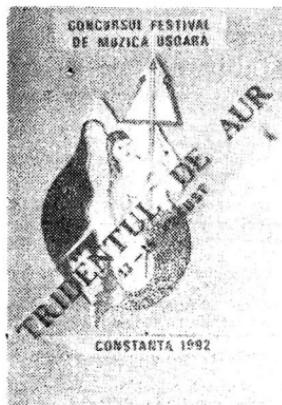
Foto: Constantin OPREA

In replică, sau în paralel cu imaginile „de dincolo”, artistul a expus alte lucrări care alcătuiesc în mic — o adeverătă geografie a patriei „de dincoace”: „Pe Dunăre la Tulcea”, „Mănăstirea Vărățec”, „Schitul de la Pesteră Ialomioarei”, „Oltul la Cozia”, „Mănăstirea Moldovița”, „Mănăstirea Dragomirna”, „Biserica Ciser — județul Sălaj”, „Moară Dobrogeană la Cilic”, „În portul Tomis” și „Catarge la Tomis” — tot atât de momente de meditație și visare.

Un adeverat profesionist al șingurilor, perspectivei și cunoșterilor, Gh. Tofan s-a dovedit și cu acest prilej, un artist adeverat ale cărui sentimente de patriot autentic sunt probate încă o dată.

Mulțumim, domnule arhitect!

Geo VLAD



CONCURS

Inspectoratul General pentru Cultură în Armată, împreună cu Comandamentul Marinăi Militare, organizează la Constanța, în perioada 13–15 august 1992, prima ediție a Concursului de interpretare a muzicii ușoare „TRIDENTUL DE AUR”.

Sunt invitați să participe interpreți vocali de muzică ușoară din armată, membri ai formațiilor muzicale de la cercurile militare, cluburile de garnizoană și de unitate.

Cei 20 de concurenți care au fost selecționați, între 15–30 aprilie a.c. pentru etapa finală, vor evoluwa pe scenă Cercul Militar constanțean în cadrul a două spectacole-concurs și al unui spectacol de gală

(al laureaților), dedicate Zilei Marinei Române.

Pentru participanții la etapa finală se asigură cazare gratuită și masă contracost.

Se vor acorda următoarele premii și mențiuni:

- Trofeul „Tridentul de aur” și suma de 12.000 lei;
- Premiu I, în valoare de 10.000 lei;
- Premiu II, în valoare de 8.000 lei;
- Premiu III, în valoare de 6.000 lei;
- Mențiuni și premii speciale obținute din sponsorizare (fiecare în valoare de maximum 4.000 lei).

Relații suplimentare se pot obține la telefoanele 90/31.68.17 și 91/61.12.71.

magazin • magazin • magazin

Principiul de construcție și funcționare al navelor pe pernă de aer are la bază aprofundarea „efectului de sol”, fenomen remarcabil, pentru prima oară, în 1906. Devenită una din realizările cele mai de seamă ale secolului XX în domeniul construcțiilor navale, acest tip de navă a dobândit o utilitate multiplă.

Datorită vitezelor mari de croazieră, aceste nave înlesnesc deplasarea rapidă a trupelor în raiourile de luptă contribuind la evitarea grupărilor puternice ale navelor de suprafață și realizarea surprinderii inamicului. Pot trece ușor peste baraje de mine, peste denivelări de teren de 1–2 metri și valuri de 2–4 metri. Diminuarea zgromotului propagat în apă le permite să îndeplinească eficient misiuni de deminare și antisubmarine, posibilitatea de distrugere în cazul explozilor submarine fiind redusă.

Întrebuițate ca nave de desant, ele pot transporta

NAVELE ANULUI

2000

ERA AEROGLISOARELOR

trupe, tancuri, autovehicule militare sau alte nave pe pernă de aer care să indeplinească, la rindul lor, misiuni de asalt în zone greu accesibile. În acest ultim scop, ele au fost echipate cu tunuri de 20, 30 și 76 mm, rachete navă-navă tip EXOCET (Franța), HARPOON (S.U.A.) sau SEE-SKUA (Marea Britanie).

(continuare în pag. 26)





magazin • magazin • magazin

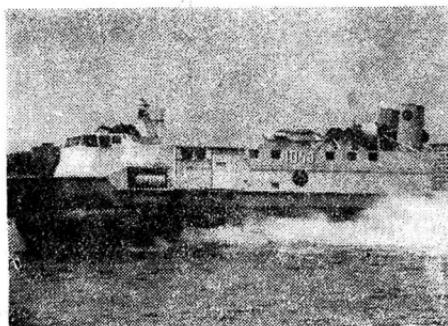
MAREA BRITANIE

In anul 1959, G. S. COCKERELL realizează prototipul primei generații de nave pe pernă de aer — SR.N.1 — care vor traversa cu succes Canalul Mincii.

Mai târziu, SR.N.4 devin foarte cunoscute din cauza folosirii lor ca transportoare de autovehicule și pasageri între Anglia și Franța. Ele au un deplasament de 200 tone, lungimea de 39,68 metri și o lățime de 23,77 metri, putând transporta 282 de pasageri și 37 de autovehicule.

Sunt propulsate de patru motoare ROLLS-ROYCE MARINE PROTEUS cu o putere de 3800 CP și un ventuator centrifugal pentru susținere.

Tipul SR.N.6, construit în sase variante, are lungimea cuprinsă între 14,8–18,3 metri, o lățime de 7,7–8,5 metri, viteză de 52 Nd și un motor R.R. GNOME cu o putere de 670–939 kW. Fiind destinate pentru misiuni de patrulare, dragaj, asalt și sprijin logistic, navele sunt echipate cu mitraliere de 12,7 mm, tunuri calibră 20 mm și lansatoare de rachete cu rază mică de acțiune. Se află în dotarea flotelor



Angliei, Canadei, Egiptului, Arabiei Saudite și Iranului.

Aeroglisorul BH.7 are o lungime de 23,85 metri, lățimea de 13,9 metri, viteză de 65 Nd și un propulsor R. R. PROTEUS de 3170 kW. Poate transporta 170 militari cu echipamentul aferent sau 3 transportoare blindate și 60 militari.

In prezent, se află în dotarea flotei britenice și iraniene.

S.U.A.

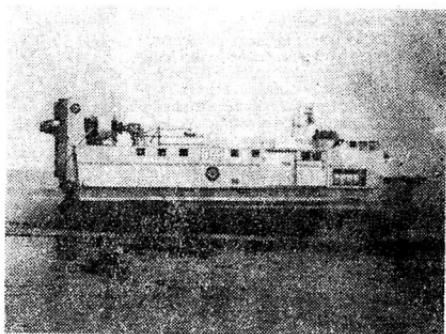
Aeroglisorele JEFF (A) se imbarcă cite patru pe nave mari de desant maritim tip L.S.D.-41, cu ajutorul cărora sunt transportate în apropierea obiectivelor vizate, unde devin autonome. Au o lungime de 29,3 metri, lățimea 14,63 metri, viteză 60 Nd și sase motoare AVCO LYCOMING cu puterea de 2800 kw.

SES 100 B este cea mai rapidă navă pe pernă de aer, folosită de americani ca vedetă purtătoare de rachete — 91,9 Nd. Construită în 1980, această navă are o lungime de 23,68 metri, 10,67 metri lățime și trei motoare tip PRATL & WHITEY FT 12A-6.

Varianta SES-100 B este echipată cu instalații de lansare a rachetelor cu rază medie de acțiune SM-1 și sisteme moderne de direcție; SES-200 are prevăzută o platformă pentru elicoptere.

RUSIA

Navele de desant tip „IVAN ROGOV“ pot ambar-



ca 3 aeroglisore tip LEBED (25 metri lungime; 11 metri lățime; viteza 45 Nd; 2 motoare AI-20 de 2600 kW) sau GUS (de 21,33 metri lungime; 73 metri lățime; 55 Nd viteza și 3 motoare TVD-10 de 560 kW). Acestea sunt folosite pentru misiuni de patrulare pe apele interioare, transport de trupe și ca vedete de asalt.

ROMÂNIA

In țara noastră, primele studii consacrate problematice generale a vehiculelor pe pernă de aer aparțin inginerilor N. N. Patrulea și Gh. Rado (1959). In 1967, ing. Matei Kiraly, de la ICEPRONAV Galați, realizează în cadrul Casei Copiilor primele nave-mitraliere (circa 2,5 metri lungime) propulsate de motoare de motocicletă Mobra.

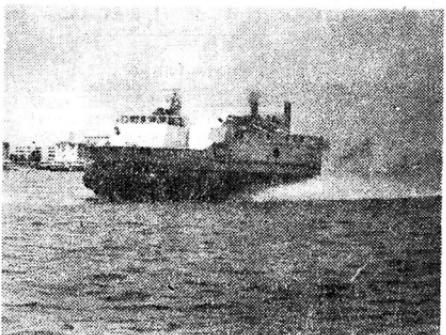
In 1975, un colectiv condus de același inventator și neobosit creator de noi prototipuri, definitivizează construcția primei nave complet metalice, cu o putere instalată de peste 400 CP.

I-a urmat un pasager rapid pe pernă de aer cu peretii laterali rigizi având o capacitate de transport de 36 călători, viteza de 55 km/h, 19 metri lungime.

Instalația de forță cuprinde un motor D 795-05 (SAVIEM) pentru susținere și două motoare D 2155 HMN 8 (RABA) pentru propulsie, cu o putere instalată de 365 CP.

Intrată recent în dotarea Marinei Militare, varianta prezentată în imagine constituie ultima și cea mai importantă realizare românească în domeniul, comparabilă cu performanțele atinse pe plan mondial.

**Locotenent-major ing.
Teodor POPA**



PRIMA SOCIETATE COMERCIALĂ PE ACȚIUNI, DIN MARINA MILITARĂ

In cadrul măsurilor de protecție socială a cadrelor militare active și din rezervă, a salariaților civili și familiilor acestora, în garnizoana Constanța urmăză să se înființeze o societate comercială pe acțiuni. Scopul societății este, în principal, de a facilita aprovizionarea cu produse alimentare și nealimentare și prestarea unor servicii în folosul acționarilor, la prețuri mai reduse față de cele practicate de alți agenți economici, prin aplicarea unor adaoșuri comerciale mai mici. Totodată, prin înființarea societății, se vor crea locuri de muncă pentru membrii de familie ai acționarilor și, implicit, obținerea, la sfîrșitul exercițiului finanțier, a unor beneficii în folosul acționarilor, repartizate pe bază de dividende.

Avgind în vedere scopul societății precum și posibilitățile de realizare, în proiectul de statut s-au prevăzut minimum 5 acțiuni, la 100 lei, recomandindu-se, în același timp, ca numărul maxim să nu depășească 15–20 de acțiuni. În mod concret, obiectul de activitate al societății constă în achiziționarea și comercializarea mărfurilor de larg consum: alimentare, agricole, zootehnice, apicole, sericecole, horticole, pomicele, produse zaharoase, băuturi alcoolice etc., precum și nealimentare: industriale, electrocasnice, electronice, auto-moto-velo, textile și încălțăminte, turistice, sportive, farmaceutice etc., pe grupe de produse din producția internă și din import — cu ridicata, cu amănuntul sau în consignație. Societatea poate închiria sau achiziționa spații pentru alimentația publică: cantină — autoservire, restaurant, bar, patiserie, cofetărie, berărie, bufet, în municipiul Constanța, în județ, precum și în alte localități unde există unități de marină.

De un real ajutor pentru cadrele militare și familiile acestor i va fi această societate comercială pe acțiuni, prin prestațile de servicii preconizate a se face. Enumerăm

doar cîteva: efectuarea de reparații tip service la autoturisme de toate tipurile, radio-tv, obiecte electrocasnice, electronice și calculatoare; dactilografie, copiere, multimapă, tipografie, legătorie, editare, traducere și difuzare (domeniile de real interes pentru redacția revistei noastre); mecanică fină, metrotologie și ceasornicărie, frizerie, coafură-cosmetică; reparații îmbrăcămintei și încălțăminte, blănărie și marochinărie; zidărie, zugrăveli, vopsitorie, faianțare, instalații electrice și sanitare etc.

Conform proiectului de statut, serviciile pot avea, în timp, extin-

ARMATA SI ECONOMIA DE PIATĂ

dere și asupra unor domenii mai speciale: agentură, navlosire, expertiză; consulting, management, engineering și informatică.

In perspectivă, în condițiile dezvoltării societății și formării unui fond apreciabil, se poate trece și la producție, care să vină tot în sprijinul acționarilor. Este vorba de construcții, timplări, confeții și tricojate de toate tipurile, pentru adulți și copii, încălțăminte și marochinărie, obiecte de artizanat și broderie etc.

Interesante sunt și proiectele în domeniile cultural, turistic și de divertisment: excursii interne și externe, vizite la muzeu, expoziții, turiști și locuri istorice, seri distractive, degustări de vinuri, plimbări pe mare, Dunăre și canal, închirieri ambarcațiuni sportive și surșuri nautice.

Potrivit Legii nr. 31 din 1990, care reglementează înființarea și activitatea societăților pe acțiuni, acționarii au ca organ de conducere adunarea generală, ale cărei hotărâri

sunt luate prin vot, fiecare acționar avind dreptul la un singur vot, indiferent de numărul acțiunilor.

Ca notă informativă pentru cei interesați să se inscrie ca acționari în această societate, administrația și reprezentarea societății este încredințată consiliului de administrație, din care fac parte președintele, secretarii, vicepreședintii, administratorii și reprezentanții acționarilor, precum și angajații ai societății.

Rezoluția dată de Ministerul Apărării Naționale, în urma solicitării aprobatelor de înființare a societății ca în acest consiliu să nu fie altele cadrele militare active, ceea ce, într-un fel, ingreunează activitatea, fiind necesar a ne baza doar pe cadrele în rezervă sau pensionari. Măsura este justificată prin eliminarea posibilității de a efectua bună indeplinire a atribuțiilor funktionale de către respectivele cadre. În consecință, ofițerii, maștii militari și subofițerii nu pot deci acționari în cadrul acestei societăți.

Din avizele organelor centrale de resort rezultă posibilitatea folosirii spațiilor din unități închiriate la diferiți agenți economici pentru organizarea de chioșcuri, baruri și alte puncte de desfășare legale cu plată chiriei și a celorlalte cheltuieli aferente. De asemenea, conform O.G. 45 din 1990, unele produse agricolamentare din gospodăriile agrozootehnice ale unităților, pot fi comercializate de societatea pentru acționari ei.

La prima adunare cu cadrele din garnizoană, intereseate a deveni acționari, s-au discutat foarte multe probleme privind funcționarea, statutul, domeniile în care să se facă prestații de serviciu, produsele care urmăză a fi comercializate, sursele de aprovizionare, locurile de amplasare etc., concluzia generală fiind că înființarea acestei societăți nu-i un lucru tocmăi ușor. Urmează să fi perfectate toate condițiile și se preconizează ca în luna mai societatea să-și înceapă activitatea.

Pentru alte detalii, cei interesați se pot adresa șefului serviciilor garnizoanei Constanța, dl. colonel Traian Ceteras. În numerele viitoare ale revistei noastre vom reveni cu alte informații de interes.

Căpitan locotenent
Ananie GAGNUC

Calendar marinăresc

- 30 MAI • Intre 30 mai 1498 și 25 noiembrie 1500 a avut loc a treia călătorie a lui Cristofor Columb spre America.
• 1877 — Baterie de artilerie de la Culațat, deservite de marinari, au sprijinit cu foc acțiunea de cercetare a navei rusă „Ada“.
- 31 MAI • 1213 — Victoria flotei engleze asupra celei

franceze în bătălia de la BRUGES (sau confruntat 1800 corabii și ambarcațiuni).
• Intre 31 mai și 1 iunie 1916 a avut loc „Bătălia Iutlandei“ sau „Bătălia de la SKAGGERAK“, una dintre cele mai mari bătălii navale din istorie: flota engleză a pierdut 23 de unități (dar a menținut blocada coastelor) iar cea germană, 11 unități.

Contraamiral
George PETRE

