

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 23 (7/1993)



Din SUMAR :



Aplicația-un
examen trecut cu
succes

- „MĂRĂŞEŞTI”
Un univers naval
cu nume glorios
- Un triumf numit
„LĂSTUNUL”

pag. 6-7

Bărbatul de oțel al României
pag. 13

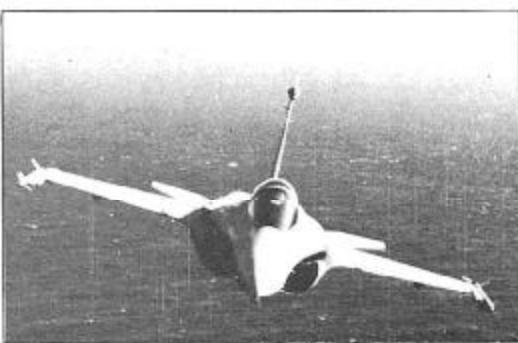


- Locotenentii anului 101 pag. 9
- Prezențe românești în oceanul planetar pag. 12
- Supraviețuitor de pe „INDEPENDENȚA” pag. 14-15
- „SUFFREN” - o navă demnă de renumele unui amiral pag. 17

Anul 2003

Criză
în
mare

pag. 18



- Jurnal de bord pag. 20
- GEO BOGZA - marină pag. 22
- MAGAZIN pag. 24-25

Revista „MARINA ROMÂNĂ” este difuzată în București, porturile Constanța, Mangalia, Galați, Brăila, Tulcea, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin și orașele Iași, Bacău și Cluj Napoca.

Cititorii se pot abona prin RODIPET S.A., Piața Presei Libere nr. 1, București.

Revista „MARINA ROMÂNĂ” se află la poziția 4158 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.

Tiparul executat la Tipografia „GOLIAT” Constanța

COLEGIUL DE REDACȚIE : Cpt. Rg. II
Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior
Costin CONSTANDACHE, secretar general
de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC,
cpt lt. Marian MOȘNEAGU, redactori.
Corector: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie:
CÂRCEANU Rodica; Fotoreporter:
Valentina CIUCU
Tehnoredactare : Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC

Procesare computerizată :
TOTALDATA S.A. Constanța
Tehnoredactor : Eugen DRĂGHICIU

Redacția: CERCUL MILITAR
CONstanța
Strada Traian nr. 29
Telefon: 618127; 615700/238

Coperta : I Distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI”
IV Liceul de marină „AI. I. Cuza”
- preocupări și pasiuni ale elevilor

1 Decembrie 1918

STEAUA POLARĂ A NEAMULUI ROMÂNESCU



Autorul acestor rânduri aparține - potrivit unor clasificări mai moderne - acelei generații „demodate” care nu se rușinează de rostirea unor cuvinte, socratice de persiflatori ca desuete, precum patrie, neam și iubire de țară. Citează chiar să înfrunte opinia potrivit căreia slujirea prin ritualuri de cinstire, în jurul acestor altare, la împlinirea unor fracțiuni de secole, ar fi o manifestare de egoism național.

Da, serbăm trei sferturi de veac de la făurile României Mari, pentru că 1 Decembrie 1918 va rămâne de-a pururi Steaua Polară a neamului românesc, pe un ocean planetar frâmântat de furtuni și născător de primejdii. Sunt numai 75 de ani, dar cătă istorie și căte învățăminte se cuprind în aceste timpuri?

Mai întâi, provînciile istorice Basarabia, Bucovina și Transilvania s-au unit cu Vechea Românie întregind, astfel, hotarele vechii Dacii, deși masa de români, numărând milioane de oameni, au rămas în afara lor, spre toate cele patru puncte cardinale, mercănd alte hotare - etnice și spirituale - ale unui străvechi și ilustru popor european. De altminteri, în 1924, când autoritățile sovietice au creat la Răsărit de Nistru o alcătuire artificială, opusă Basarabiei românești - o Republiecă „Moldovenească” Transnistreană (ce tragică ironic unește trecutul cu prezentul!) - marele bărbat de stat Ion I. C. Brătianu, unul din artizanii Marii Uniri, remarcă malișos că acest act al dirigitorilor de la Moscova certifica cum nu se putea mai bine faptul că români nu și-au intins hotarele până unde justiția istorică, bazată pe naționalitate, le-ar fi permis să-o facă!

Arareori o patrie a unui popor de pe această planetă a fost răvnită asemenea pământului românesc, din atâta direcții și de atâtia dintre mai marii lumii dintr-o dată! Este suficient să privești hotarele imperiilor cărmuite de sultanul turcilor, împăratul Austriei și țarul Rusiei, pentru a înțelege miracolul supraviețuirii românești, în timp ce, în jurul nostru, state vecine erau, pentru sute de ani, șterse de pe harta continentului.

Prin poziția lor, Țările Române au fost angajate în viitoarea luptei acerbe pentru

stăpinirea mărilor și, în prelungirea intereselor politice și economice, pentru controlul asupra Dunării, al doilea fluviu al Europei ca dimensiuni și debit. Este motivul pentru care Imperiul otoman a mobilizat exceptionale forțe spre a smulge Țării Românești Dobrogea, iar Moldovei Cetățile Chilia și Cetatea Albă, pentru a putea stăpini, astfel, Gurile Dunării; este, de asemenea, motivul pentru care Rusia și-a dorit cu ardoare Basarabia și, mai cu seamă, partea sa de miazăzi. În jurul celor trei județe de aici - Cahul, Ismail și Bolgrad - s-a dat o aprigă și îndelungată bătălie. Retrocedată Moldovei în 1856, reanexată de Rusia în 1878 în dauna aliatului român, care i-a acordat un sprijin hotărător în izbândă împotriva Imperiului otoman - această regiune a Țării de Jos a devenit obiectul unei acțiuni: ștergerea pământ românesc.

Așa se face că nord de brațul curat din

ținutul de la
Chilia,
românesc
timpuri



Grafica : Traian Marinescu

immemoriale, dar atribuit Ucrainei de nu știu care stăpân pasager de la Kremlin, a ajuns populat de seminții de venetici insolvenți, în timp ce nefericiții noștri frați își uitau obârșia și limba prin întinderile Siberiei și ale

zăpezilor arctice.

Cum putem noi, românilii, să privim decât stupefiți și revoltăți faptul că fetițe de moldoveni dezrädăcinați de peste Prut vin în România sălături de copii de laponi, fără să cunoască o boabă din limba lor strămoșească?

Dar Cel Atotputernic nu uită că acest neam de la Carpați, Dunăre și Mare a fost unul din primele care i-au proslăvit cuvântul și au purtat învățatura Fiului lui Iisus la ceruri. Oricum credința în Steaua Cetății neclintită pe firmament ne-a ajutat să înfruntăm încercările la care ne-a supus trufia celor trecători prin istorie. Suntem aproape siguri astăzi că forțe oscile au hărăzit României soarta împărtășită de altele state vecine nouă, care se dezmembrează și-și irosesc energiile în lupte și rivalități interne. Dar nu numai nădejdea, ci și credința noastră este că aceste rău-prevestitoare planuri nu se vor îndeplini ci, dimpotrivă, generația de azi încă va asista la reîntregirea unor vechi hotare, aşa cum după noapte vine zi.

Va fi mișine, va fi poimăine, ce însemnatate mai are, de vreme ce poporul nostru nu este de ieri, de azi, și a învățat să aștepte semnele priințice ale vremii, coacerea grilului și dospirea păinii?

Avea-vom înțelepciunea să deslușim aceste semne? Dilema „spre est sau spre vest?” care se pune în aceste timpuri frâmântate tine prea puțin seama de mesajul înaintașilor că și de locul ales de Providență pentru viața noastră pe acest pământ. Cum prietenii ti-i alegi singur, dar vecinii ti-i dă Dumnezeu, reclădirea hotarelor se va face numai pornind de la acest adevar și de la această realitate. Și apoi, de ce să nu nădăjduim că, așa cum pare a se desfășura mersul lucrurilor, vom avea la Răsărit un alt chip de lume, mai aptă să înțeleagă nu numai dreptatea ei, ci și dreptatea noastră, iar pe dreptate să se întemeieze fertila și lungă bună vecinătate?

Acestea sunt gândurile celim frâmântă conștiința, la trei sferturi de veac de când pe harta Europei țărani de la Carpați, eroul de la Marășești, au tras brața Marii Români.

*Prof.univ.dr.
Ion BITOLEANU*

MAREA UNIRE - 75 de ani

Eroica istorie a tricolorului Gărzii naționale a marinarilor români de la Pola

Marinarii din flota austro-ungară din Marea Adriatică erau la curenț cu victoriile eroice ale românilor la Mărăști, Mărășești și Oituz, din vara anului 1917, obținute împotriva unui inamic mult superior ca număr, pe un front dezorganizat prin retragerea diviziilor ruse care au pactizat cu adversarul. Știau, desigur, și despre formarea cociului de voluntari români din fostii prizonieri din armata austro-ungară aflat în Rusia, constituit în lagărul de la Darnița, lângă Kiev, despre încheierea tratativelor separate de pace ale Ucrainei și Republicii Federative Ruse cu Puterile Centrale la Brest - Litovsk. Aceste realități și multe altele, între care amintim condițiile tot mai grele determinate de prelungirea războiului, explică o primă mișcare revoluționară a marinarilor din porturile de la Marea Adriatică, la 2 februarie 1918, ora 10 (după alți autori, la 1 februarie, ora 12).

Înfrântă, mișcarea marinarilor de la Cattaro nu a fost abandonată ci doar amânătă până la apariția unor condiții mai favorabile.

La mijlocul lunii octombrie împăratul Carol I, printr-un manifest, proclama federalizarea imperiului habsburgic. O ultimă încercare de salvare a monarhiei bicefale. În același timp în Parlamentul maghiar din Budapest, reprezentantul Partidului Național Român din Transilvania, Al. Vaida, a prezentat Declarația Comitetului executiv al Partidului, în care românii afirmă dreptul înalienabil la o viață națională deplină. Dezastruos este și sfârșitul ofensivel din sud, vest cînd italienii sparg frontul și trec râul Piave. În aceste condiții Austria a fost constrânsă să adere la cele 14 puncte ale lui Wilson care afirmă și dreptul popoarelor din Austro-Ungaria la autodeterminare. La Pola „s-a hotărât... se serbeze aceasta printre adunare a tuturor naționalităților”, ne informează Valeriu Seredan. „Ziua s-a fixat pentru 27 octombrie 1918 și aveau să ia parte reprezentanții tuturor naționalităților, acum desorbite”.

Adunarea s-a încheiat cu o singură hotărâre, îndeajuns de importantă, aceea „de a se organiza fiecare naționalitate separat și reprezentanții lor să fie convocați la o adunare comună pe ziua de 30 octombrie în edificiul școalei de mașiniști ...”.

Marinarii de toate naționalitățile se organizează. O fac și românii încredințați de înalțători misiune. Sarcina de a mobiliza marinarii români de la Pola i-are evenit sub ofițerul Valeriu Seredan care, așa cum își amintește doctorul Caius Brediceanu, „a convocat prin radio-telegrame pe toți români de pe vasele de război, la o conferință.”

Marinarii români și-au căutat un spirit luminator care să-i îndrumă în acțiunile lor și l-au aflat pe căpitanul de artillerie Caius Brediceanu, membru al Comitetului Național Român din Transilvania. Întâlnirea cu fruntașul politic român are loc la Pola.

Tinută la 30 octombrie 1918, în sala nr. 167 „din edificiul școalei de mașiniști” adunarea, la propunerea lui Bîrseanu, a ales ca președinte pe Valeriu Seredan, iar ca secretar pe Voicu.

O informare corectă asupra noilor realități, prezentată de Valeriu Seredan, a avut darul să lămurească pe cei prezenți că a sosit momentul hotărâștor. Si ceea ce gădeau marinarii români a fost exprimat din primul articol al „Rezoluției” redactată de Caius Brediceanu: „Poporul român al Transilvaniei, Ungariei și Bucovinei s-a declarat independent, de sine stător și liber. Declarația referitoare la aceasta a suflat din partea deputaților noștri în parlamentul din Viena și Budapesta. Protestăm deci,

TRANSILVANIA

prin aceasta, se precizează în articolul al doilea, de a fi tratată ca supuși alui popor.”

Denum de reamintit este și articolul al șaselea. „Ca semn al independenței noastre vom purta tricolorul nostru pe chipul (roșu, galben și albastru). Înălțarea va purta aceste culori și pe bratul său.”

Adunarea marinarilor români din 30 octombrie 1918, de la Pola, a continuat cu o demonstrație pe stradă, la miez de noapte. „Un grup de marinari români, purtând încă însemnele și inscripția

TARA ROMÂNEASCĂ

„Novara”, cântau pentru prima dată, după 4 ani. „Pe-al nostru steag e scris unire.”

Găzii naționale ale marinarilor au organizat și în Iugoslavii și în Italia. Garda națională română a marinarilor și-a asumat un rol deosebit pentru paza portului, la păstrarea ordinii în oraș. Fără interesele materiale determinante de împărțirea flotei austro-ungare, marinarii români și-au asumat rolul de arbitri.

La Pola, în zilele următoare, s-au concentrat marinarii români aflat în celelalte baze navale din Marea Adriatică. De la Fiume a sosit dezașamentul condus de subofițerul mecanic Alexandru Russu.

În orașul eliberat trebuia menținută ordinea. Noaptea se mai auzeau impușcături. Preluarea flotei austro-ungare de către Italiani în dauna iugoslavilor, care se voiau săpăni pe vasele captureate mai dinainte, a creat o nemulțumire

care putea erupe vulanic și săngeros. În această situație, începând cu ziua de 1 noiembrie 1918 Garda marinarilor români a preluat serviciul siguranței publice la Pola purtând culorile naționale românești, roșu, galben și albastru.”

Cu armamentul pus la dispoziție de locotenentul Ioan Versaciu, garda română alcătuită din 500 de marinari (din cei 1000 existenți în zonă) „a deținut efectiv controlul orașului și al bazei navale până la 4 noiembrie”. După preluarea peninsulei Istria de către italieni, garda română a continuat să controleze doar un sector al orașului Pola.

Contribuția marinarilor români la dezmembrarea flotei austro-ungare, dar mai cu seamă la menținerea ordinei în orașul Pola, a fost apreciată în epocă. „Amiralul Cagni, scrie Caius Brediceanu, ne-aștepta la dispoziție un vapor, în care am imbarcat pe toți români, luând prin

Fiume - Zăgeub, drumul spre patrie”.

După multe peripeții, trăite pe mare și pe uscat, românii din Garda națională a marinarilor de la Pola au ajuns, prin Budapesta, la Arad, unde au fost primiți sărbătoresc, mai ales la vîtrele lor. Întâmplarea a făcut că înloacarea marinarilor la Arad să coincida cu plecarea spre Alba Iulia a delegației țărănilor din Ineu. Aceștora, marinarii le-au dăruit drapelul tricolor adus cu greu de la Pola, după ce a fost purtat pe sub arcul de triumf al lui Aureliu. „Căci tricolor, nă-a mărturisit mai târziu Nicolae Valea, tăjan care a făcut parte din delegație din Ineu, a fost sfînțit la

Bălgad de către vladicii ai comunităților și l-am adus acasă cu mari primejdii.” Întorcându-se de la Alba Iulia la Arad, delegații țărănilui, ca și alii români, au fost primiți cu rafale de mitraliere de către găzile maghiare. Ca să salveze tricolorul Nicolae Valea s-a arătat „într-un gang” - un coridor de casă mare și a dezbrăcat și a înfașurat drapelul pe lângă corp, apoi și-a pus hainele din nou.

Când a ajuns acasă s-a dus la preotul comunei să-i spună ce a făcut, prin căte a trecut. „Murei fericit Nicolae, înfașurat într-un tricolor”, i-a răspuns preotul.

Astăzi drapelul Gărzii naționale române a marinarilor de la Pola poate fi văzut în Muzeul de Istorie din Arad.

Culorile nu mai sunt atât de vii, dar idealul pentru care a fost purtat și apărat e luminator și astăzi, și intotdeauna, de credință în eternitatea neamului nostru.

Horia-Titus VASILONI

MAREA UNIRE - 75 de ani

ARMATA ROMÂNĂ PE FRONTURILE RĂZBOIULUI DE ÎNTREGIRE

Contribuția armatei române la implementarea idealului național a fost majoră, decisivă și poate, insuficient prezentată în diverse perioade, deoarece interesul politic a determinat eludarea unor importante acțiuni militare, cum ar fi cele din anii 1918 și 1919.

Împlinirea a 75 de ani de la Marea Unire ne oferă prilejul de a reaminti sacrificiul ostașului român, fără de care unirea nu ar fi fost posibilă, aşa cum sugestiv se exprima Nicolae Iorga: „...Dacă armata nu ar fi realizat un cordon de baionete în jurul reprezentanților îndrăguiri ai nației, dușmanii nu le-ar fi îngădui să se pronunțe asupra unității naționale”. Din epopeea participării armatei române la războiul sfânt de întregire a țării prezentăm succint principalele momente.

CAMPANIA DIN 1916

• La intrarea României în război, Marelul Cartier General (M.C.G.) hotărăște să se actioneze pe două fronturi strategice: Frontul de Nord, principal, ofensiv, cu misiunea de a elibera Ardealul și Frontul de Sud, secundar, defensiv, cu scopul de a respinge fortele germano-bulgaro-turcești, dinspre sud.

• Repartiția principalelor forțe s-a făcut, astăzi, în funcție de această situație: Frontul de Nord fiindu-i afectate 3 Armeate (I, II, IV), iar Frontul de Sud Armata a III-a.

• Prinul comunicat al Marelui Cartier General anunță lapida: „În noaptea de 14/27 - 15/28 august trupele noastre au atacat frontieră austro-ungară”. La numai trei zile de la declanșarea luptelor, armata română ocupase Brăile, toate trecătorile din Carpați, unității din Armata I ajungând până în fața Sibiului și Orșovei.

• Pe frontul de Sud înamicul atacă Turtucia la 1 septembrie. După lupte grele, cetatea este cucerită la 9 septembrie. Până la 14 septembrie sunt ocupate alte două localități, Silistra și Bazargic.

• Consiliul de război din 15 septembrie hotărăște instaurarea Frontului de Sud cu diviziile 2, 15, 12, luate de pe Frontul de Nord și stabileste ca misiune imediată oprirea ofensivelui înamicului. Luptele de pe aliniamentul Rasova-Cobadin-Tuzla duclă temporizarea ofensivei și stabilizarea

frontului.

• Se preconizează operațiunea de la „Flămânda”. În acest scop se aduc încă trei divizii de pe frontul de Nord: 10, 21 și 22. Se constituie două armate operative: Armata de Dobrogea cu 10 divizii și Armata de Dunăre cu 7 divizii.

• Pe Frontul de Nord înamicul aduce forțe prospete, pregătind la rândul său o puternică contraofensivă în Transilvania. Marele Cartier General este nevoit să oprescă ofensiva din Sud, pornită sub auspicii favorabile, și să întărească Frontul de Nord cu mari unități din Sud. Misiune inspirată, deoarece 10 zile mai târziu diviziile 10 și 21 aveau să oprescă înamicul la Predeal, iar divizia 22 la Bran, alte două divizii retrase, 12 și 15, întăind apărarea trecătorilor Bran și Oituz.

• Armata din Dobrogea trece la apărarea activă. Sunt reluate luptele pentru cucerirea Dobrogei. Ofensiva înamică vizează întregul front dobrogian. Lupte deosebit de înverzunite sunt duse pentru cucerirea Topraianului, Amzacei și Medgidiei. La 22 octombrie este ocupată Constanța, iar la 25 octombrie Cernavodă.

• Marele Cartier General concentrează toate forțele disponibile într-o ultimă încercare de oprire a înaintării înamicului și evitarea ocupării Bucureștiului. Datorită desconsprijării secretului acțiunii, înamicul impiedică aplicarea planului român de manevră și în bătălia de pe Arges și Neajlov, cu toată rezistența eroică a românilor, reușește să iașă invingător. Urmează retragerea generală în Moldova.

MARILE BĂTĂLII DIN VARA ANULUI 1917 DE LA MÂRĂȘTI, MÂRĂȘEȘTI ȘI OITUZ

• Planul de operații al Marelui Cartier General prevedea pentru vara anului 1917 acțiuni militare ofensive de anvergură, care să asigure spargerea frontului înamic și luarea iniativei trupelor româno-ruse pe frontul oriental. Două armate române - Armata I și a II-a, bine instruite și echipate, erau destinate acestui scop.

• Bătălia de la MÂRĂȘTI începe la 9/22 iulie. Armata a II-a, având în compunere șase divizii, pornește o vigoioasă ofensivă, realizând o breșă în linile înamicului, cu adâncimea de 20 km pe un front de 30 Km.

• Dezastru armatelor rusești în Galicia, la Karnopol determină comandanțul rus să intervină pentru oprirea ofensivei armatei române.

• Ofensiva Armatei I din sectorul Nămoloașa este contramandată și se trece la apărare. Înamicul își schimbă, la rândul său, direcția de ofensivă, atacând pe direcția Focșani-Mârășești-Adjud. A luat naștere astfel cea mai importantă bătălie din întregul război de întregire, Bătălia de la MÂRĂȘTI, începută la 24 iulie/6 august și desfășurată pe durata a

două săptămâni, a consemnat în final „înmormântarea iluziilor germane” de scoatere a României din război și ocuparea Ucrainei. Divizia 9 Infanterie din Dobrogea, aflată în centrul loviturii germane s-a remarcat prin vitejia și spiritul de sacrificiu al ostașilor dobrogeni, care au apărut cu preul vietii lor sectorul incredințat: satul și gara Mârășești.

• Bătălia de la OITUZ a fost declanșată la 26 iulie/8 august 1917 și a fost o prelungire a celei de la Mârășești, înamicul încercând să atragă o parte din forțele Armatei I în speranța slabirii frontului principal, de pe Siret. Atacul de la Cireșoaia și lupta de la Coșna conștințează victoria română și în acest sector.

ACTIUNILE ARMATEI ROMÂNE PENTRU ÎNFĂPTUIREA ȘI CONSOLIDAREA UNIRII

• La 20 ianuarie 1918, Marele Cartier General hotărăște, la cererea guvernului basarabean, ca două divizii de infanterie și două de cavalerie să restabilească ordină în această provincie devastată de bandele rusești.

• La 27 martie/9 aprilie Sfatul Țării hotărăște unirea Basarabiei cu România. În mai 1918, diviziile 9 și 10 sunt aduse în Basarabia pentru a întări hotarul de la Răsărit.

• La 5 noiembrie 1918, la cererea repetată a românilor din Bucovina, prin Consiliul Național din Cernăuți, guvernul român trimite Divizia 8 Infanterie pentru alungarea bandelor ucrainene.

• 9 noiembrie - Are loc a două mobilizarea a armatei.

• 15/28 noiembrie 1918 - Consiliul Național hotărăște „Unirea necondiționată și pentru vecie a Bucovinei cu România”

• 18 noiembrie - 1 decembrie 1918 - Reprezentanții românilor din Transilvania, Banat și Țara Ungurească au decretat „Unirea acestor români și a tuturor teritoriilor locuite de dânsii cu România”

• 16 noiembrie - Divizia 7 Infanterie, comandată de generalul Traian Moșoiu trece Carpații, urmată la scurt timp de Diviziile 1 Vânători și 6 Infanterie.

• Ungaria nescocșește voiajă de unitate a românilor și hotărâră Congresul de pace de la Paris și pornește la agresiune la mijlocul lunii aprilie 1919. Armata română ripostează ferm, alungând trupele maghiare la Vest de Tisa.

• Mergând pe aceeași linie de contestare, regimul comunist ungur declanșează, la 20 iulie 1919, ofensiva împotriva armatei române. În aceste condiții trupele române dezlănțuie o puternică contraofensivă care are drept rezultat înfrângerea categorică a armatei ungare și ocuparea capitalei, Budapesta.

• Buletinul de informații al Secției a II-a a Marelui Cartier General din 30 iunie 1919 consemnă într-un prim bilanț al pierderilor peste 335.000 militari, ofițeri și trupă, cifre ce reprezintă aproximativ 33% din totalul efectivelor mobilizate ale României.

*Locotenent-colonel Leonida MOISE
Muzeograf Eugen BOLA*



1 Decembrie 1918 - Mareea Adunare Națională de la Alba Iulia
(Foto -reproducere : C. Oprea)

- marea noastră cea de toate zilele -

APLICAȚIA

- UN EXAMEN TRECUT CU SUCCES

Ca un corolar al unor etape anterioare de pregătire, la sfârșitul lunii septembrie a.c., conform planurilor stabilite, a avut loc verificarea în complex a stadiului pregătirii de luptă a forțelor Marinei Militare, în cadrul unei aplicații cu trupe. Iar cum un vechi proverb românesc spune că „Toamna se numără bobocii”, care în traducere liberă ar însemna că toamna tot românul își adună în hambare roadele muncii sale de un an, aplicația a constituit nu numai un apogeu în pregătire, dar și un prilej de comensurare a unor parametri ai capacitatii de luptă a forțelor Marinei Militare-nave și trupe de uscat, a capacitatii organizatorice a comandamentelor și statelor majore.

Cu sau fără „inamic” marcat, simulate sau reale, cu executarea unor trageri de artillerie și lăsări de rachete, desfășurate pe timp de zi sau noaptea, activitățile au fost concepute și realizate într-un cadru tactic unitar, având ca temă generală apărarea comunicațiilor navale, a platformelor petroliere și a porturilor de la gurile Dunării.

Concret, principalele misiuni ale forțelor s-au referit la apărarea în

sistem convoi a deținătorilor de nave de transport, apărarea grupului de platforme petroliere maritime, apărarea gurilor Dunării împotriva debarcării unui inamic probabil. Au fost executate o serie de activități cum ar fi: căutarea și atacul submarinelor, dragaj, trageri de artillerie cu vedetele blindate și infanteria marină, lansări de rachete navă-navă.

Desfășurată în condiții hidrometeorologice complexe, într-un interval de timp scurt, de numai trei zile, în război notificate tărilor limitrofe Mării Negre, prin aviz special, aplicația a avut un înalt grad de solicitare a forțelor.

Importanța unui astfel de moment a fost marcată și de prezența în punctul de comandă a unor personalități din conducerea Ministerului Apărării Naționale în frunte cu ministrul apărării, domnul general-locotenent Niculaie Spîru și a unui grup de atașați militari care au apreciat efortul organizatoric și modul de acțiune, capacitatea de concepție și conducere, buna pregătire a forțelor.

*Costrânsim
Virgil STOICA*

„MĂRĂȘEȘTI” NAVAL CU NUME GLORIOS

Cu silueta sa masivă, cenusie, distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI” degajă acea forță pe care doar o mare navă de luptă o inspiră, inconfundabil, oricui „Mola parăma!...” În clipa în care ultimele legături sunt reduse și navă se desprinde de cheu, pornind în misiunea incredință - aceea de a se îndrepta spre raionul aplicării - această mare navă de luptă, cu tehnica și oamenii săi, devine un univers, o entitate de sine.

Iar un univers are o TRADIȚIE - pentru nava pe care mă aflu această tradiție se cheamă MĂRĂȘEȘTI; un cuvânt simbol în istoria noastră, trimițând la o mare victorie românească ce-a venit să alcătuiască temelia înplinirii unui vis secular - Marea Unire. Un cuvânt care trimité, totodată, gândul la un predecesor glorio - o altă navă cu acest nume ce s-a acoperit de glorie pe vălurile cămpuri de luptă ale celui de-al doilea război mondial. Oamenii universului

„MĂRĂȘEȘTI”, al navei moderne de azi stau, sufletește, sub semnul acestor tradiții. Ba unii dintre ei sunt urmări direcții marinarilor de pe prima navă „MĂRĂȘEȘTI”, cum este căpitanul de rangul III Ion Stan, specialist rachetist, care continuă, desigur, având în mijloc armele sofisticate ale prezentului, datoria de credință a rudei sale de sânge, fost sergent tunar pe vechiul „MĂRĂȘEȘTI” - Nicolae Ștefănescu.

Un univers, cum și nava noastră, pornită acum în mars spre raionul de aplicării, are LEGILE sale. Prima lege - esențială - este perfecta comunicare dintre oamenii echipajului ce alcătuiesc un tot unitar subordonat unei singure voințe - cea a comandanțului lor, căpitanul de rangul I Alexandru Tiron. Om cu bogată experiență pe navele Marinei Militare, comandanțul Tiron merită pe deplin cinstea de a comanda o navă „amiral” a flotei române.

Excelent profesionist, el dirijează cu calm și fermitate tot acest univers plutitor, facându-l să și împlinescă menirea. Autoritatea sa, radiind în nevăzute cercuri concentrice, se regăsește în fiecare dintre camarașii săi, de pe navă.

Un univers naval, aparent singular, între mare și cer, are SENZORII săi. Mii de fire nevăzute îl unesc cu alii asemenea entități, cu „creierul” ce le coordonează mișcările, cu tot ce se întâmplă în raza sa - pe apă, dincolo de linia orizontului, sub apă, pe cer.

Compartimentele speciale sunt senzorii săi, materializați în oameni ultraspecializați și aparate sofisticate. Acești oameni se numesc fie căpitan de rangul II Dumitru Preda, secundul navei și căpitan de rangul II Ion Suciu, fie căpitan de rangul III Vasile Marcu și căpitan locotenent Ilie Surla.

Un univers, asemenea „MĂRĂȘEȘTI”-ului are și o INIMĂ, de otel ce-i drept, dar o inimă fierbinte ce asigură navei forță, viteză. Iar această inimă conțopeste în ei inimile și pricoperea oamenilor de la mașină, căpitan de rangul III Nicolae Otelea, căpitan locotenent Dănuț Roșu, maiștrii de marină Dumitru Deblea și Nicolae Predeiu.

Un univers naval are și TIMPUL său ce curge deosebit fată de cel de la uscat, cedanță să măsurând nu 8 ore, nici 24, ci 4 ore - un cart. Totul se supune acestor măsuri de timp ce este etalonul vieții pe navă: oamenii muncesc, se odihnesc, se relaxeză în acestă măsură ritmică specifică.

Un univers naval are și ORGOLIU - iar orgoliul acesta modest, căci e nemărturisit, dar se regăsește în gesturi și replici, este justificat: „Suntem cea mai puternică navă a Marinei Militare Române.”

Universul nostru are chiar și... un simf ESTETIC. Un frumos tablou - un cimp însoțit de floarea soarelui decorează caroul ofițerilor fiind opera căpitanului de rangul III Valeriu Iancu, dărât colegilor săi.

Dar mai presus de orice un astfel de univers ca al nostru posedă o VPOINTĂ redutabilă: aceea de a riposta, oricând, cu toată complexa sa forță de izbire la orice act de agresiune îndreptat împotriva



- marea noastră cea de toate zilele -

↔

intereselor sacre ale României la Marea Neagră.
Un pumn de fier și foc lovind...
FULGERATOR.

Nava a lăsat în siajul său zeci de mile marine. Ziua și noaptea ea a parcurs drumurile ordonate de un „creier” nevăzut ce-i testează manevrabilitatea, rapiditatea, profesionalismul echipajului. Zeci de alarme au „curentat” punctile trimijând „în berem” oamenii la posturile lor de luptă, impotriva unui potențial adversar venind pe mare, ivindu-se din înaltul cerului sau amenințând de sub apele intunecate ale mării. Navă și oameni - deveniți un tot unitar - au fost la înălțimea așteptărilor.

Sub chilă, apele cenușii au devenit acum gri-verzu, se simte aici, în larg, respirația marelui fluviu. Suntem undeva, la gurile Dunării, în raionul ordonat. În vedere, conturându-se pe linia orizontului, alte nave ce alcătuiesc gruparea al cărui centru suntem.

La ordin, timonierul Adrian Spătaru schimbă de drum „Drum 90” - se ordonă. Pe comandă, linijit, dar ferm, comandanțul pare că este parte componentă a navei sale. „Vino la stânga, drum 115”. Timonierul repetă prompt comanda. O stare invizibilă, dar pregnantă, de tensiune cuprinde întregul echipaj. Se apropie momentul crucial al lansării reale cu rachete.

Ochii neadormiți ai radarilor au localizat adversarul. „Tintă în 302!”. „Etanșați nava!” - răsună ordinul. Toți oamenii sunt la posturi. Hublouri de oțel se inchid și nava „se strânge” acum ca un pumn care este gata să lovescă.

„Alarmă de luptă! Alarmă de luptă! Pregătiți instalațiile provă pentru lansarea rachetei!”

„Comanda - instalația numărul 1 gata de atac!”



„Suntem în provă pe întărit”

Rachetășii sunt în clasa lor astrală - căpitan locotenent Nicolae Teodorescu, căpitan locotenent Marian Pintea și colegii lor sunt acum în fața probei de foc.

Ora 12,00 - Atenție! Start!

O undă de soc străbate întreaga navă. Un fulger tănuște brusc dintr-o din instalațiile provă, învalind totul într-o lumină albă; un zgemot de tunet urmăză și racheta a tășnit, lăsând o dăru neagră, ca o tăietură de sabie, pe cerul curat; după câteva secunde „rezervori” ce împingeau racheta se desprinde și cade undeva, la 500 m în provă, ridicând o uriașă coloană de apă. Pe navă oamenii își în respirația. Se aud picurind secundele - una, două, trei...

În stația radio se transmite clar mesajul „creierului”. „În atenția echipajului! Racheta a lovit țintă! Mulțumesc tuturor!”

O clipă ordinea severă se suspendă și oamenii

își rotesc entuziasmul, strigând, gesticulând, strângându-și mâinile.

O clipă!... Apoi un cuvânt al comandanțului și lucrurile intră în ordinea lor firească. Nava face un rondou și în drum spre sud.

Pe punctea de comandă echipajul e felicitat de domnii contraamirali Dumitache Oprea și Nicolae Eremin. Oamenii ai mării, cu îndelungată experiență, cei doi contraamirali relevă cu camaraderiească placere succesul obținut de echipajul „MĂRĂȘEȘTI” - ului pe care l-au urmărit, cu atenție și competență de rigoare tot timpul acestei aplicații și acestei lansări în premieră pentru navă, ce validează certitudinea că „MĂRĂȘEȘTI”-ul își va onora, oricând, în orice imprejurare, gloriașul său nume.

**Maior
Costin CONSTANDACHE**

UN TRIUMF NUMIT „LASTUNUL”



Coordonând ambarcarea rachetei la bord, căpitanul de rangul III Iosif Gulin are suficiente motive să se considere mulțumit de evoluția pregătirilor pentru ieșirea pe mare.

In cei doi ani care au trecut de la intrarea în serviciu, „LASTUNUL” s-a dovedit a fi una dintre cele mai puternice nave din flotă. Foarte manevrabilă la marș înainte, automatizată aproape în întregime, această „pasare de pradă” a Mării Negre are la bord armament combativ de mare calibră și cu o bătaie considerabilă. Dotarea radioelectronică și viteza pe care o dezvoltă îi permit să execute misiuni de luptă prin surprindere, în locuri îndepărtate de jârm. Toate acestea constituie, se pare, suficiente argumente pentru că la prima sa lansare reală de rachete nava și echipajul să ofere un nou prilej de satisfacție ...

Week-end la bord

Deși tânăr, comandanțul își motivează locul adjudecat pe punctea de comandă a

**Căpitan - locotenent
Marian MOȘNEAGU**

(continuare în pag.8)

- marea noastră cea de toate zilele -

(urmărește din pag. 7)

„LĂSTUNULUI” prin experiența celor 12 ani anterioari petrecuți la bordul vedetelor purtătoare de rachete sau a torpilelor. Cea de-a acuia racheta pe care urmează să o lanseze îl întâreste convingerea că toate etapele preliminare au fost parcuse pas cu pas. Trei săptămâni de pregătire la cheu și trei ieșiri precedente au derulat în largul mării algoritmul misiunii, nava și echipajul fiind admise pentru lansare. A fost o perioadă scurtă, dar foarte intensă. Cu toate că provin din unități cu specific diferit și sunt foarte tineri, cu eforturi proprii și puțin ambicioză, ofițerii bordului și-au armonizat atribuțiunile și au devenit foarte buni specialisti. Maistrii militari și-au făcut din plin datoriu, dedicând sfârșitul de săptămână ultimele verificări la tehnica și armament. Odată instituit cartul la racheta, nava execută manevra de ieșire din port și își ocupă locul în raionul de ancoraj pentru o noapte de pomină pe care, traînd-o pe viu, nu mă sfiese să o asemăn cu ...

Infernul „la proțap”

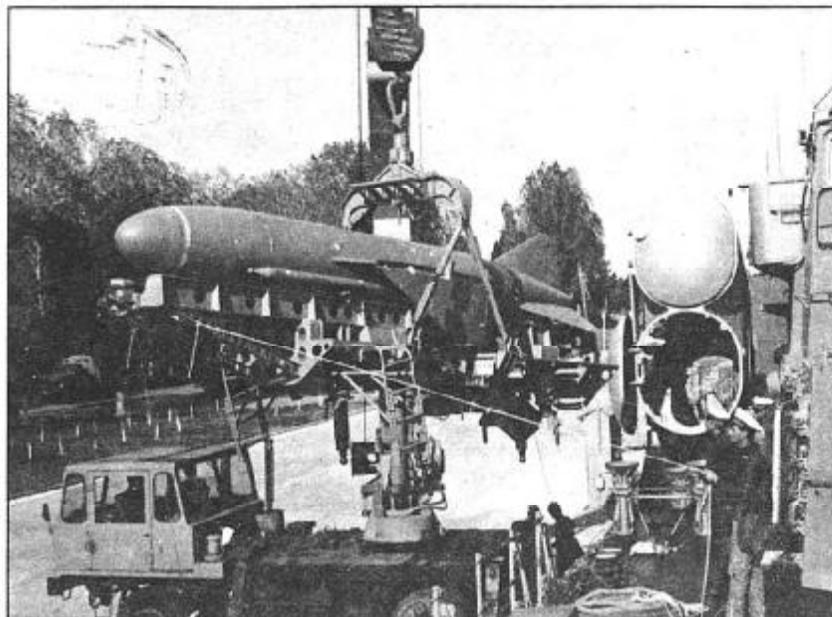
Staționarea la ancoră sau „la proțap”, cum este botezată în jargonul marinăresc, este total impropriu acestui tip de navă. Vântul cu răbufniri în rafale și rotiri intermitente acompaniază diabolic vuietul valurilor deasupra căroru nava dansează ca un saltimbac în agonie. O aversă intempestivă abate norii peste arborada îndelung zbuciumată.

Rulii și tangaj, interferate și apoi degajate în dezechilibrările hactice, sicană valurile lovind samovolnic dintr-un bord într-alul și o hulă trăcasantă până la exasperare aduc la bord psihoză și convulsii răului de mare. Si totuși, serviciile de cartă, veghe și observare sunt la post.

Ofițerul secund, căpitanul de rangul III George Vălcu verifică modul de aplicare a măsurilor de siguranță pe timpul noptii. Dublându-l pe linie administrativă, maistrul militar principal Constantin Bodilu își onorează reputația de sef de echipaj inspectând cabinele și compartimentele unde totul trebuie să fie obțurat, amarat și, în mod deosebit, obședant de curat. Deasupra pliteilor incinse maistrul militar bucătar Iosif Dobos rumenește preventiv o nouă șarjă de pâine.

Spre ziua ancora a început să derapeze și comandanțul, abia întins în cuseță, a trebuit să-și reia prerogativele.

Readus pe poziție, „LĂSTUNUL” se cufundă în tăcna diminetii pe care echipajul o savurează,



înainte de proba de foc

mai mult sau mai puțin destins, din necesitatea de a se reface pentru misiunea de a doua zi.

Pe drumul de luptă

Înainte de ivirea zorilor, alarmă de luptă declanșeză pregătirea complexului reactiv pentru lansare. Bine strunit la „Foarte incet înainte” de căpitanul-locotenent Valentin Samu și maistrii militari Nicolae Neagu și Gheorghe Mihalache, „LĂSTUNUL” fărează în ritmul turbinelor în așteptare „orei H”. Echipajul se află în adăposturi. În punctul de comandă tensiunile care alimentează aparatura par să fi cuplat în tandem oamenii și tehnica de la bord. Căpitanul-locotenent Victor Guidea determină și raportează poziția reală a navei. Căpitanul de rangul II Eugen Gabur, comandanțul unității, este singurul care intervine, autoritar, în derularea informațiilor care converg spre pupitrul de conducere a lansării. Locotenentul major Ghijă Miloiu, cel mai tânăr comandanț al unității de luptă și protagonistul acestei complexe misiuni de foc înregistrează metodic rapoartele

operatorului de radiolocatie, experimentatul maistru militar clasa a II-a Vasile Aron.

În sfârșit, toate datele necesare au fost actualizate și introduse în centrala de lansare. Maistrul timonier Ștefan Nițu aduce nava pe drumul de luptă. „Drept aşa!” - ordonă comandanțul. Tintă este urmărită cu maximă precizie. Instalația este gata de lansare. „Atenție! START!”

Fracțiuni de secundă hangarul din tribord se cutremură. De subaripa „LĂSTUNUL” racheta descurățată la altitudine și se inscrie pe traiectoria normală.

Happy-end cu fotografii de album

Urmează cele două explozii: una la tintă, impresionată prin efectul detunător și o altă, de frenetică bucurie, ca sătană arțeziană din inimile eliberării de stresul unor concentrări de durată. Pe drumul de întorcere „LĂSTUNUL” impodobeste marca cu siuaj zborului său. Căpitanul-locotenent Mihai Colcer, asul automatizărilor de la bord, forțează turbinele la peste 43 Nd. Satisfacția este generală. Un sentiment de liniște sufletească îl încearcă deopotrivă pe căpitanul de rangul I Valentin Gheorghiu, comandanțul marii unități și Constantin Stanciu, specialistul flotei în domeniul navigației, cel care are consemnate în cariera sa și două decenii de activitate ca vedetist. O certitudine în plus și pentru contraamiralul Petre Balica, reprezentantul Marelui Stat Major, cel care, în fruntea comisiei de inspectie a mișcării apărării naționale, susținuse cu câteva luni înainte acordarea calificativului maxim acestor unități de nave, pentru meritele și performanțele deosebite.

Echipajul „LĂSTUNUL” s-a întors la țără fericit.

Izbândă, o infinită rasplată pentru sacrificiile cotidiene care au făcut ca de-a lungul a 268 de mili marine parcuse pe timpul aplicării „LĂSTUNUL” să devină o autentică „veleță” între vedetele maritime ale Marinei Militare române, i-a reunit la cheu pe toți cei care au contribuit la reușita misiunilor, într-o fotografie de familie realizată de plutonierul adjutant Tudor Canica. O reproducem cu convingerea că dacă profesionalismul este un deziderat al fiecărui membru din echipaj, solidaritatea marinărească este și va rămâne o răspundere în analele bordului.



Marea Familie a „Lăstunului”

- marea noastră cea de toate zilele -

LOCOTENENȚII ANULUI 101

Cu douăzeci de ani în urmă - în august 1973, în cel de-al 101-lea an de la înființarea învățământului românesc de marină, pe porțile Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța ieșea o nouă promoție de locoteneni. Flini de visuri și idealuri, cu frunțe senină, mândri de tresele aurii prinse pe albastrul marin al uniformei, încrăzitori în steaua lor călăuzitoare s-au avântat, precum argonauții, să înfrunte valurile marii, ale vietii și carierei militare.

FUGITIRE PARABIL TEMPUS

După douăzeci de ani, la 1 octombrie 1993, locotenenții de atunci, astăzi ofițeri superiori, cu părul încipăcat, s-au reînsărit pentru o zi în aula Academiei Navale așteptând, cuminți ca altădată, să fie strigat catalogul, iar ei să spună „prezent”. Să-și omagieze dacălii, să depene amintiri și, de ce nu, să facă un bilaș al acelor visuri și idealuri de locotenent. Cate din ele s-au realizat căre?

Pasiunea pentru profesie, dorința fireasă de autodrepărire, spiritul de competiție, nu rareori cu sine, i-a determinat să-și continue studiile la aspira Școala a Mării, Academia de Înalte Studii Militare sau alte facultăți.

Astfel că, după douăzeci de ani, având drept corolar experiență și competență, pe „Locotenenții anului 101” îl regăsim la comanda unităților de nave sau navelor - căpitanul de rangul I Ion Dina, căpitanii de rangul II Petrică Stoica și Dan Leahu, sau în statele majore de la matile unități și Comandamentul Marinei Militare - căpitanii de



Un zimbet pentru mai tarziu

rangul II Marius Velcea, Aurel Tanase, Anton Ionescu, Eugen Bulboacă și Gheorghe Lazar.

I-am însoțit lătr-o scurtă croazieră pe mare cu bricul „MIRCEA”. Învățății în arta marinării cu peste douăzeci de ani în urmă, azi „lupii de mare” își depășuiau amintirile care mai de care mai hazili spre amuzamentul consoartelor ce-i însoțeau. Scurta croazieră s-a terminat cu bine chiar dacă unele soții ale „lupilor de mare” au plătit, volens nolens, „atribut” mării (ca orice începător). Și cum îi stă bine unuia remember

festiv „Locotenenții anului 101” l-au încheiat cu un antrenant bal la Cercul Militar Constanța.

Modestului cronicar al unui astfel de moment încărcat de emoție nu i-ai rămas decât să le adreseze urarea „vânt bun din pupă” spre împlinirea visului oricărui locotenent - tresele de amiral.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

VIATE MILITARA - DINCOLO DE RIGORILE EI

Aflat în zona bătrânlui nostru fluviu am făcut un curs... de psihologie, cu ocazia unui periplu reporteresc într-o unitate de uscat a Marinei Militare. Scrînd în termenii artei militare, am creat brese în universul uman, surprinzând, prin acțiuni rapide și manevre abile, tipuri de oameni, temperamente și caractere, moravuri și nărvări. Astă punctul că nu trebuie urmărite numai extremitățile - binele sau răul, numai faptele - pozitive sau negative și nici antipoli din grupurile de militari - ostași exemplari sau cameni - probleme...

Am găsit cadre militare și ostași cu preocupări diferite, cu pasiuni și inclinații în afara cadruului militar, cu suflete împăcate sau răvășite de necazuri, dureri și nevoi, bucurii și satisfacții, presărată toate de-a lungul drumului interior al trăirilor umane, pe distanță dintre agonie și extaz.

Având îca interlocutor pe căpitanul de rangul III FLORIN IORGĂ, am reușit să afflu despre oamenii din unitate particularități, tipuri temperamentale, situații și întâmplări diferite. Astfel, seful grupei pregătire mine, maistrul clasa II IONIGNA este

un moldovean sădeu, din Botoșani, înalt și chipes, om care când primește un ordin nu se lasă până nu-l duce înțocmai la îndeplinire. Cum s-ar spune, „rupe cheia”! Este venit de la un divizion de nave de la mare, bun gospodar, ce mai, „mușă mușă”. De astfel de oameni avem nevoie!

Un alt cadru militar, sergentul major VIOREL MĂGĂRITĂ, este un brailean impulsiv, dar foarte exigent în funcția sa de comandant al gărzii. De menționat că e tipul de om care nu acceptă nicidcum compromisul... Avem, relatează

interlocutorul, un alt moldovean care, spec deosebire de gluma despre iuteala lor (înset, foarte înset și și loc), acesta este spirt, lute, întreprinzător, intransigent. L-am numit pe ajutorul comandanțului de pluton, sergent major PETRUŞ ZAPIŞ.

Pentru sergentul major LIVIU ARFIRE, un alt comandant de gardă bine pregătit și foarte respectuos, aceste zile sunt de o semnificație deosebită. Cât de curând urmează să se casătorescă, de astfel deje este plecat să depună actele. „Dorim să fim căt mai multe cadre la nuntă, alături de el”.

Mi se prezintă oparte din efectivul de cadre al unității. În intreb de pasiuni, de preocupări în afara serviciului, a cădrului militar. Aflu de doi înțăpturăți în ale pescuitului - maistrul principal STANTURCU și prietenul său, platonierul major GHITĂ DĂRĂBANĂ, o „figură” tucuri, mic de statură, căruia partenerul de pescuit îl spune „Aripel”. Au ajuns celebri în unitate cu povestirile lor despre întimplări și recorduri în ale pescuitului,

- pasuni și preocupări, gânduri și speranțe -

ultima pătanie fiind căderea lui „Aripel” în năpcă, fiind scos din plasa de pescuit de prietenul său...

Întâlnesc în unul din birouri un „bătrân” al unității, care de douăzeci de ani muncește la aceeași unitate. Este platonierul adjutanț Anton MUNTEANU, care se ferește să dea interviuri. „Domnul rangul III, n-am dat tocăta viața aşa ceva, vrei acum, când mai am doi ani și les la pensie?”

Îmi relatează că a servit patria în aceeași

unitate sub mai multe conduceri, pe care le și nominalizează, cu carecă nostalgie.

Nu vrea să vorbească despre viață militară, se laudă că are copii realizati, că este de patru ani bunic, apoi, întrebăt ce pasiuni are. Imi arată... pachetul de „Carpați”!

Deși este considerat „bătrânlui” unității, nu arată și fi, doar că „Nepotica” l-a întrebat într-o „Tatucă”, dacă nu mai ați tu dini și păr?“

Dincolo de glume și spiritualite relatără, documentându-mă în această unitate, comandanță de căpitan de rangul I LIVIU FOCSĂNEANU, am întâlnit și oameni necăjiți. Unul din ei, platonier major CONSTANTIN POPA, mi-a prezintat o situație ciudată, în care se află de un an și jumătate. După divnetul de soție, casa a rămas săracă, prin hotărâre judecătoriească.

A primit prin primăria orașului un alt spațiu locativ, un apartament la care plătește de un an chirie, dar în el locuiește și fiul fostului proprietar, Petrică Sloboaca și acesta susține că tot felul de acte că apartamentul îl-a lăsat prin testament. O situație fără ieșire. Poate că în drept, dacă citesc rândurile de mai sus, vor elucida această anomalie.

Încheie cu o concluzie, a domnului căpitan de rangul III Florin Iorga: „Cu toate că datorită serviciilor, controalelor, multiplelor activități din unitate se sta foarte multi la „cazurmă”, îată că probleme, preocupări, necazuri sau năpliniri trăiesc fiecare din ei. E ca o cadență la defilarea unui regiment: aceeași, dar fiecare din militari simte și gindește altfel.”

*Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC*

• VIVAT ACADEMIA ! •



*„Ca să realizezi,
trebuie mai întâi să vrei!”*

Luarea deciziilor pentru folosirea în luptă a forțelor, materializată prin ceea ce specialiștii militari denumesc „Hotărîrea comandanțului” constituie o preocupare de prim ordin în cadrul procesului de pregătire a cadrelor din orice armată sau flotă, cu precădere a celor care compun statele majore ale acestora.

Ducerea luptei pe mare, în condițiile războiului modern, cu folosirea eficientă a forțelor și a unor mijloace și armamente tot mai sofisticate, acum, la acest sfârșit de secol și mileniu, realizarea scopului luptei depind, în mare măsură, de scientizarea activităților militare, începând cu procesul complex, premergător luării hotărârii, organizarea și planificarea luptei, până la evaluarea rezultatelor și consecințelor acesteia. Toate acestea nu ar fi posibile, în condițiile actuale, fără folosirea tehniciilor computerizate, a cercetării operaționale.

Preocupat în cel mai înalt grad de acest lucru, un Tânăr Ofițer de marină, căpitanul de rangul II GHEORGHE MARIN, motivat de dorința de autodepășire, având experiență în munca de comandanț și ofițer de stat major, absolvent a nu mai puțin de trei facultăți - Institutul de Marină, Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea de informatică - și-a concretizat cercetările și

studiiile intr-o lucrare de doctorat de excepție: „Fundamentarea complexă a procesului decizional privind folosirea în luptă a forțelor”.

Rezultatele pregătirii sale profesionale cît și aportul la armonizarea întregului mecanism militar îl situează pe căpitanul de rangul II Gheorghe Marin în rândul ofițerilor de elită ai Marinei fiind, totodată, după Decembrie 1982, primul ofițer activ doctor în științe militare din Marina Militară.

Acest lucru a fost posibil și datorită faptului că după Decembrie 1989 au fost înălțurate acele bariere și canoane politice, aproape de netrecut, ce zăgăzuiau puterea de afirmare a cadrelor militare.

Marina Militară are la această dată un corp de ofițeri foarte bine pregătiți, grație, în primul rînd, unui învățămînt performant dar și unei selecții riguroase și motivații personale ale fiecărui. Cei mai valoși dintre ei, și nu sunt puțini, sunt angrenați în competiția performanțelor - aureolaerea carierei militare cu mult răvinut titlu de doctor în științe.

Căpitanul de rangul II Gheorghe Marin este primul dintre ofițeri care a atins recent acest „pisc” și merită să-i apreciem efortul: „Redde Caesari quae sunt Caesaris et quae sunt Dei Deo”.

Dându-i deci Cezarului ce-i al Cezarului, s-ar naște întrebarea: „Ce l-a determinat pe ofițer să abordeze o astfel de teză?”.

Sunt tentat să cred că studiul și aplicarea, timp de mai bine de zece ani, a cercetării operaționale, a informaticii, în rezolvarea unor probleme de stat major de marină, în calitatea pe care o are de conducător al unității specializate a Marinei l-a stimulat în realizarea unei lucrări care să răspundă cît mai complet tuturor problemelor privind fundamentarea matematică a hotărârilor, optimizarea acțiunilor de luptă a principalelor forte de lovire ale Marinei Militare.

Lucrarea, bine fundamentată și amplu elaborată, cuprinde multe elemente de noutate privind formalizarea problemelor tactic - operative și aplicarea cercetării operaționale în activitatea de stat major având, totodată, și un pronunțat caracter aplicativ, argumentându-i valoarea cu soluții pentru rezolvarea a numeroase exemple concrete privind acțiunile de luptă ale forțelor.

Merită amintit și faptul că în elaborarea lucrării, căpitanul de rangul II Gheorghe Marin a beneficiat de îndrumarea unui alt ofițer de marină, căpitanul de rangul I (rez) dr. Vasile Grad, o autoritate în materie, ofițer cu o bogată experiență în domeniul și autor al mai multor cărți de referință privind automatizarea conducerii în luptă a forțelor.

Iar dacă luăm în calcul cele trei cărți de autor sau coautor, toate având ca tematică automatizarea conducerii trupelor, ale căpitanului de rangul II Gheorghe Marin care au pregătit „în culise” lucrarea de doctorat, avem toate motivele să credem că aceasta se constituie într-un pas notabil al științei militare românești.

Am relevat, succint, „partea văzută” a fenomenului : licențe, lucrări, performanțe, care jalonează cariera unui ofițer de marină ce a atins un apogeu, despre care, recunosc, îmi face o deosebită plăcere să scriu. Ce se ascunde în spatele acestui fenomen ? E simplu de dedus : multă trădă și multă transpirație, sacrificii materiale și de timp și, nu în ultimul rînd, poate negligarea familiei. Dar și o inteligență nativă și un echilibru psihic deosebit.

Este și un fapt că mariile realizări cer și sacrificii pe măsură, iar căpitanul de rangul II Gheorghe Marin, spre cîstea lui, le-a făcut, a vrut și le-a înfăptuit.

Un stimulent în plus pentru toți tinerii ofițeri. Condiția esențială: „ca să realizezi, trebuie mai întâi să vrei !”

*Contraamiral
Constantin IORDACHE*

LA BORDUL NAVEI, OFIȚER - MAISTRU MILITAR DE MARINĂ: COLABORARE PERFECTĂ !

- INTERVIU CU CĂPITAN DE RANGUL I INGINER MARCEL DRAGU -
comandantul Scolii de Maistri Militari de Marină -



- Domnule căpitan de rangul I, de 18 ani - aproximativ jumătate din cariera dumneavoastră de ofițer - sunteți comandant al Școlii de Maistri Militari de Marină „AMIRAL MURGESCU“ din Constanța. Este cunoscut faptul că ați imprimat o anumită personalitate acestei categorii de învățământ militar de marină cu efecte benefice asupra activităților de la nave. Aș dori, mai întâi, să ne spuneți ce reprezintă, de fapt, maistrul militar la bordul unei nave?

- Maistrul militar de marină la bordul navei este ajutorul ofițerului, având rolul principal în exploatarea și întrebuințarea în luptă a tehnicii. Și, de asemenea, în instruirea militarii din subordine. Aceast lucru este statuat și în documente și acceptat de toți factorii implicați.

Eu îmi permit însă să adaug: „pregătit să preia o căt mai mare parte din atribuțiile bordului“.

- Puteți să dezvoltați ideea privind

relația dintre maistru și ofițer?

- Dorim, eu și colegii mei, să realizăm o pregătire căt mai complexă și calificată a maistriilor de marină astfel încât rolul ofițerului să fie reajustat. Mai concret, activitatea ofițerului la bord să poată fi orientată spre rezolvarea, cu precădere, a problemelor de ordin tehnic, de management, psihologie, filozofie, politologie, sociologie. Ofițerul trebuie să aibă timp pentru studiu, control, planificare, să nu mai fie obligat să se occupe de probleme a căror rezolvare necesită o pregătire doar de nivel mediu (gestiune materiale, instruirea soldatului, întreținere, exploatare). În momentul de față consider că există suprapunerile care privește atribuțiile celor două categorii de cadre.

- Pledați, deci, pentru delimitarea strică a atribuțiilor, dar și o colaborare perfectă între maistru și ofițer.

- Să nu se supere nimeni, este părerea mea. Consider că ofițerul trebuie să cunoască foarte bine limitele tehnicii, parametrii tehnico-tacticii de funcționare ai acesta și folosirea ei în luptă. Maistrul militar trebuie să cunoască în amănunt tehnica pe care o deservește, să o exploateze și să o întrețină astfel ca parametrii acesta să se mențină permanent în limitele cerute de ofițer. Numai așa maistrul va fi convins de importanța muncii lui, având astfel motivația de a și-o onora.

Dacă ofițerul este REALIZATORUL acțiunii, el fiind acela care stabilește parametrii, modul de folosire, destinația,

momentul etc. maistrul militar trebuie să contribuie activ, conștient și responsabil, cu partea sa la REALIZARE. În felul acesta el va înțelege importanța ofițerului la bord și va ști să-l respecte.

- Știu că v-ați implicat mult în perfecționarea sistemului de învățământ și regret că nu pot intra (din lipsă de spațiu) în amănunt. În ce specialități se pregătesc maistrii de marină?

- ÎN ȘCOALĂ: timonerie și tehnică de navigație, artillerie navală, rachete navale, arme sub apă, radio și observare-semnalizare, hidroacoustică, radiolocație navală, motoare și mașini navale. DUPĂ ABSOLVIREA ȘCOLII: scafandri, tehnică de calcul și centrale pentru conducerea focului, șefi echipaje și administrație.

- Care ar fi baremul de cunoștințe necesare unui absolvent?

- Să cunoască în amănunt toată tehnica existentă în Marina Militară pe linia specialității în care s-a pregătit, să știe să o deservească, întrețină, să o repare și să o folosească în luptă la parametrii ceruți.

- Credeți că durata de școlarizare de 3 ani trebuie reajustată?

- Nu. Categoriic nu. Este o durată optimă.

- Considerați că se pot aduce perfectionări?

- Da. Este necesară diversificarea specialităților din școală, în pas cu modernizările aduse navelor. Mă gândesc la propulsia cu turbine cu aburi sau gaze, tehnică de calcul etc.

- Vă mulțumesc!

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

PREZENȚE ROMÂNEȘTI ÎN OCEANUL PLANETAR ÎN LARG, ÎN CĂUTAREA UNOR MUNȚI SUBMARINI

În ianuarie 1990, la puțin timp după evenimentele care au schimbat multe în România, am plecat iar spre sud, pentru a începe o nouă expediție în apele Namibiei. Se prefigurau schimbări majore în regiune: starea de beligeranță anglo-namibiană încetase, erau în curs preparative avansate de punere în aplicare a Rezoluției nr. 453 a Consiliului de Securitate, privind obținerea independenței Namibiei și se aștepta ca iminentă extinderea apelor sale la 200 Mm, după modelul celorlalte țări riverane și în concordanță cu prevederile Convenției internaționale privind dreptul mării, adoptată de comunitatea internațională la 30.04.1982. În aceste condiții am hotărât că este necesar să iau cu mine și documentațiile privind munții submarini ai Atlanticului de Sud-Est, documentații pe care le adunasem de-a lungul anilor.

Întimpul scurs până la proclamarea independenței Namibiei, la 21.03.1990, după care totalitatea operațiunilor pescărești au încetat în apele sale de platou continental, am lucrat la bordul navelor „CRIȘUL ALB”, „CLĂBUCET” și „RODNA”, alături de colegul de echipă, tehnicianul Mihail Trocan, amândoi făcându-ne datoria Nava „RODNA”, cea mai bine utilată din punct de vedere tehnic, cu un comandant de excepție, c.l.c. Cornel Secuiu, primise sarcina de a fi pregătită pentru ieșire experimentală în larg, în sectorul pe care îl vom indica.

Trecuseră mai bine de 7 ani de la expediția din 1982 și exista șansa ca informațiile noastre să nu mai corespundă realității. În egală măsură, se impunea să ne verificăm datele privind poziția bancurilor din aria centrală și de nord a complexului Creasta Balenelor, aria vecină apelor Namibiei.

Într-o zi de martie 1990, nava „RODNA”, cu echipa de cercetare la bord, a părăsit apele de coastă, din preajma Capului Cross, poziționându-se pe Nord Banc, în extrema nordică a muntilor submarini Creasta Balenelor. Am rămas pe acest banc până în primele zile ale lunii aprilie, când o defecțiune majoră la propulsor ne-a obligat să ne retragă în rada Walvis Bay, luând drum apoi spre Cape Town, pentru

ancorare și reparații. După noi, în scurt timp, furtuni puternice de toamnă australă s-au dezvoltat deasupra muntilor uități în adâncuri. Sezonul se încheia!

În pescuitul realizat cu „RODNA”, un pescuit de noapte, asemenea celui din 1982, fiecare traulare, de 2-3 ore, a scos pe punte capturi de 10-25 tone, constituite din beryx, exemplare uriașe de ruvetă și pește sabie. Cu ajutorul ofițerilor de punte

s-a executat un program complex de observații, s-au încercat câteva profile batimetric și de temperatură a apei, cu utilizarea la maximum a timpului avut la dispoziție. Experiența căpătată pe bancurile din sudul complexului a dat posibilitatea integrării rapide a ofițerilor de cart în exigentele pescuitului de larg și a permis adaptarea unei tehnici de pescuit proprii, corespunzătoare condițiilor locale, timpilor de traulare utilizati.

Valoarea acestor investiții științifice, executate într-o zonă puțin cunoscută, au facilitat intrarea României în clubul inchis, cu puțini membri, ai cunoșătorilor secretelor largului Atlanticului de Sud-Est, a resurselor halieutice thalassobatiale ce populează munții săi submarini.

În aprilie 1990, în discuțiile purtate cu reprezentanții cercetători, ca profesorul doctor G.Branch de la Universitatea Stellenbosch, sau V.Shannon și dr. A.I.L. Payne, directori ai „Sea Fisheries Research Institute” - Cape Town am constatat că multe din aceste secrete le erau necunoscute colegilor

sud-africanii.

Așa a fost să fie că, la întoarcerea în țară, să putem organiza un simpozion internațional la Constanța, privind resursele largului oceanic, cu participarea unor cercetători străini din Cuba, Germania și fosta U.R.S.S.

Din când în când, gândul expedițiilor revine, dorindu-mi din nou drum spre mările sudului, în căutarea muntilor submarini rămași în adâncuri de veacuri, așteptând o nouă explorare care să le răscolească lumea vie, liniștită și ferită de plasele pescarilor.

*Nicolae C.PAPADOPOL
cercetător științific principal
I.R.C.M. Constanța*



• File de istorie • File de istorie •

100 de ani de la nașterea lui ARMAND CĂLINESCU „OMUL DE OTEL AL ROMÂNIEI”,

Cârmuitor de țară și conducător militar

Armand Călinescu, unul dintre cei mai ilustri bărbați de stat ai României, a guvernat jara într-o dințe cele mai grele perioade ale istoriei sale, când de la graniță se vedea vălvăile războiului, iar pînătii Germaniei hitleriste atinseră coastele ei. „Genial cârmuitor politic și conducător militar”, a lovit cu forță activitatea criminală a Gărzii de fier, pentru care presa străină i-a atribuit pe merit supranumele de „omul de otel” al României. În același timp cu lupta împotriva organizațiilor fasciste, a combătut cu vigoare infiltrarea Partidului Comunist, fapt ce a făcut ca despre el să se scrie puțin în timpul regimului trecut.

S-a născut la Pitești, acum o sută de ani, la 22 mai 1893. Înregistrat cu o inteligență ieșită din comun, fiind elita școlilor unde a învățat, obținând după terminarea facultăților de drept și filosofie, titlurile de doctor în științe juridice și științe economice la universitățile din București și Paris. A avut o vertiginosă ascensiune politică, ocupând cele mai înalte demnități în stat. În vremuri tulburi, la străduințele statului, „a acceptat să ia conducerea a atâtă părți din conducerea țării”, coordonând, începând cu decembrie 1937, cu o inaltă competență, toate departamentele încredințate, în anumite perioade cîte 2-3 ministere deodată: Interne și Sănătate; Învățămîntul, Apărarea Națională și Guvernul. Cu o pregătire solida și multilaterală, a avut un rol hotărător în elaborarea multor legi, dintre care unele fiind de importanță fundamentală: Constituția din 1938, Reforma administrativă - „cea mai liberală din Europa”- Reforma școlară.

Dar locul în care s-a definit cel mai bine, înaltă personalitate a „acestui coborător din militar” a fost Apărarea Națională, punând - după cum arăta savantul Nicolae Iorga - „neadormita lui muncă, în care îi ajungeau patru ore de odihnă pe zi, în serviciul armatei, în ale cărei taine s-a inițiat uimitor de repepe”, cunoscându-i rosturile „până în cele mai mici amânunte”.

Ca ministru al apărării naționale, instalat la 1 februarie 1939, a făcut dovada marilor săi calități în completarea nevoilor științei, manifestând o preocupare deosebită pentru echipare, întărirea și pregătirea armatei, nu în scopuri agresive, ci pentru a apăra pacea, independentă și fructuoasele țării, tot mai grav amenințate în acea perioadă. „Noi nu pregătim armata în scopuri agresive - arăta Armand Călinescu. Nu avem decât dorința de a trăi în pace, de a pune în valoare bogățile naționale și de a întări economia țării”.

În acele timpuri grele, când continental fusese cuprins de flăcările războiului, grija de căpătenie a lui Armand Călinescu era armata, pentru ca aceasta să fie „în măsură să răspundă și tradițiilor ei glorioase și nevoilor de apărare națională”. Guvernul condus de Armand Călinescu, ce era în același timp ministru de interne și al apărării naționale, a trecut, potrivit planului general de înarmare, la înzestrarea armatei, „dându-se impuls accelerării executării contractelor” și a livrării la timp a materialelor comandate, ridicându-se noi construcții pentru adăpostirea materialelor. A fost sporit numărul unităților de aviație, în mod deosebit al unităților de vânătoare și de bombardament, iar pentru întărirea Marinei Militare s-a prevăzut să fie mărită capacitatea de lucru a sanctierelor navale, reînnoirea materialului existent sprijindu-se, în același timp, numărul personalului de pe nave.

Cu ocazia inspectiilor, Armand Călinescu a înălțat deficiențele constatate. A reorganizat corpul ofițeresc. Pentru familiarizarea tuturor rezerviștilor cu noile tipuri de arme i-a chemat „pe rând sub drapel pentru reinstruire”, iar pe toată perioada concentrărilor, prin legea care reglementă salarizarea, familiile erau puse la dispoziție „de greutățile materiale ale existenței”, stabilindu-se totodată „acea legătură durabilă între țară și filii săi plecați la datorie”, legea partind „pecetea spiritului său larg înțeleător”.

Po Armand Călinescu l-a preocupat în mod deosebit și întărirea moralului Oștirii, îndepărând tot ceea ce ar fi putut să ducă la atingerea lui. Cu inimă de părinte, „a avut în permanentă grijă de ofițeri și de trupă. Lui nu i-a fost indiferent faptul că ofițerul, după o zi întreagă de muncă în cauzărmă, se putea întoarce la casa lui „tulburat de grija existenței”, găsind soluții pentru ușurarea sarcinilor sale. Cu ocazia întocmîndui bugetului a găsit modalități pentru mărirea tuturor soldelor și a înlesnit aprovizionarea ofițerilor în



condiții convenabile, iar la trupă s-a imbunătățit considerabil echipamentul și hrana”. „Dacă dâm o atenție specială oștirii - declară Armand Călinescu la solemnitatea instalării sale la conducerea Ministerului Apărării Naționale - este pentru că trebuie să fim oricără pregătiți de a apăra patrimoniul național și de a da cetățenilor simțământul securității permanente. Pentru noi, români, Oștirea nu este numai o forță și un instrument de apărare... Oștirea, la noi, intrupează sentimentul de mândrie națională”.

Armand Călinescu arăta totodată că „crie de unde ni se va arăta o bunăvoie” pentru astudinea de apărare a țării, noi o vom primi cu toată hotărărea”, dar, în același timp, dacă va veni vreo „primejdie, noi o vom înfrunta cu toată forță, de aceea pregătirea și înzestrarea armatei au fost și rămân preocupările noastre de căpătenie”.

Drastice măsuri antigardiste, de la Ministerul de Interne, luate de Armand Călinescu, care audus la „stăpîrarea buruienii otrăvitoare ce cuprinse ogoare românește”, ajutorul dat Poloniei, condamnarea agresiunilor hitleriste, au facut să crească furia patronilor de la Berlin ai organizației legionare împotriva energeticului nostru prim-ministru. La 21 septembrie 1939, o „echipă a morții”, formată din sase legionari, îl asasinaază pe Armand Călinescu, aflat la postul de comandă. Ordinul căpătenilor hitleriste fusese îndeplinit. „N-am întărit un om care să nu fie convins că asasinatul a fost pus la cale de nemți”, scrie cu durere N.D. Cocea în „Jurnal”.

Monstruoasa crimă produce o adâncă consternare în opinia publică, jalea cuprinzând întreaga țară. Prin oricei al Ministerului Apărării Naționale toți ostașii armatei au purtat trei zile deliu la brutal stâng exprimându-și, și în acest fel, nemărginită durere pricinuită de dispariția lui Armand Călinescu „smulsă atât de brutal din rândurile soldaților și ofițerilor pe care-i iubea ca un părinte și ca un frate”. „Gloantele trădătorilor de neam n-au lovit numai în genialul cârmuitor politic și militar, ci au atins inima Țării”.

Acum, în pragul sfintei sărbători a tuturor românilor - 75 de ani de la imprimarea marelui ideal al UNIRII - să ne întocsem, cu pioșenie, gândul și spre acest „bărbat de otel al României” ce și-a dedicat întraga viață slujirii patriei și apărării integrității și independenței sale.

prof. N.CHIVULESCU
prof. G.CHIVULESCU

SUNT UN SUPRAVIEȚUITOR DE PE „INDEPENDENȚA”

MAREA



Dramaticul naufragiu al petrolierului „INDEPENDENȚA” - cea mai mare catastrofă navală din flota comercială românească, căreia i-au căzut victimă 42 de marinari din echipaj, morți în flăcări sau în valuri - relatat de unul dintre cei trei supraviețuitori - șeful mecanic Sorin Mihăilescu (URMARE DIN nr. 22)

„Mă teroriza gândul că pătura de petrol arzând scăpat din uriașele tancuri se va întinde pe mare și mă va cuprinde, mă va ajunge din urmă. Dar atâtă minute fui rănăscut ca să nu-mi grăbesc mișările. Răsuflam adânc și înnotam cu mișările largi, că mai ordonate, economisindu-mi forțele. Stiam că la capătul acestor forțe mă așteaptă moarte, dacă nu vine nimic. Dar speram să vină... Toată ideea era să mă ţin că mai mult la suprafață și să mă îndepărtez că mai mult de vas. Uneori mă scuturau frisoane. Tresăream însă mai cumplit când mi se părea că apa neagră din jurul meu începe să miroasă a tăiei. Înnotam. Din cînd în cînd mă răsucream pe spate și priveam spre vas. Flăcările îl luminau din ce în ce mai puternic și valuri de foc se ridicau din pieptul lui. Ieșeam din umbra bordului, dar dimensiunile uriașe ale navei îmi dădeau impresia că n-am înaintat deloc. Atunci frica îmi dădea un nou elan. Revineam pe față și porneam înrăși prin întuneric, ritmându-mi mișările.

Deodată, o explozie mai puternică decât celelalte s-a spart parțial pe valuri, infundându-mă în ele. N-am mai reușit îndărât, dar lumina întinsă peste valuri m-a făcut să văd până departe, în față mea.

La scurt timp după asta a început să plouă cu bucate smulse din biata noastră navă. Una aproape că m-a nimerit, lovind apa la câțiva centimetri spre stânga mea și ridicând o clumperă de spumă albă ce mi-a biciuit o clipă capul și umerii. M-am avântat „în crowl” însină. M-am stăpânit după câteva zeci de metri. Am făcut plută, mi-am reglat respirația și am pornat din nou. Din spate eram acum luminat de flăcări. Incendiul se întindea pe apă, cuprinzând nava treptat, din toate părțile. Petrolierul era acum un iad plătitor.

Un gand m-a fulgerat ca un soc electric, un gand spre băieții de la mașină care, sigur, nu mai avuseseră cum să iasă sau ieșiseră prea târziu. Am început să plâng cu sughiuri, îngropându-mi capul în valuri și bolborosind, urlând injurături cumplite la adresa întămplării nefericite, a nenorocitului de cargou ce dăduse buzna peste noi.

Începeam să-iu razna. Chipurile băieților continuau să-mi joace înaintea ochilor, așa cum erau în cabină la mine în urmă cu câteva ceasuri: Tache, Leo, Dorinel, apoi Fer, pe care-l lăsatem în sala mașinilor, numai de câteva minute. Apoi îl vedeam pe stagiařii cum își treceau cu nerăbdare binoclul atunci, la Es Sidir, și priveau lacom fjărul.

M-am scuturat ca luat de friguri. Am înțeles că trebuie să mă găndesc la altceva. M-am gândit acasă, la soție și la băiat. „Or fi dormind acum și nici nu-și închipuie că eu mă zbat în valurile astăzi de aproape o oră”. M-am uitat la ceas. Îl mai aveam la mână, dar nu-i distingeam cadranul și nici nu-mi puteam să spui energia în gesturi inutile. Fusese un gest reflex. Mă găndeam la ai mei și am simțit că încep să-mi curgă lacrimile. Mi-a trezent apoi prin minte că poate ar fi fost altfel dacă mă făcea pilot. Încă din liceu doream să devin ori marină, ori pilot. Alesesem sănătățile urmă Institutul de Marină, eu, brașovean, venit de la munte. Îmi plăcuse mareea astăzi blestemată. și acum, uite! Mai bine eram pilot. Aș! Tot un drac. Așa căzusem doar de la doisprezece metri. și în apă. M-am gândit apoi la papa Al. Chipul lui mi s-a arătat din valurile negre luminoase, zămbitor ca-nătădeaua. „Lasă, mă băiate, îmi spunea parca. Scapi tu și vezi Veneția!” Veneția fusese pentru papa Al ceea ce-l îndemnase să se facă marină. Dorința de a hoinări pe mări era de fapt deosebită de a vedea Veneția. și culmea, navigase vreo treizeci de ani, ajunsese comandanță, străbătuse mările globului, dar la Veneția nu-l dusese nici un voiaj. Veneția rămănea pentru papa Al dincolo de orizont, ca o promisiune mereu vie. Chipul tatălui meu adoptiv și mentorul meu în profesie se topise apoi în întuneric, înec, zămbind mereu și făcându-mi semn cu ochiul. „La Veneția”, fluie, lasă că mergem noi amândoi odată la Veneția”.

Începea să se lumineze. Lumina roșie a incendiului se amesteca acum cu cea de plumb topit a zorilor. În semiobscuritatea aceea înnotam mereu, mecanic, brațele se întindeau și reveneau ca niște pârghii. Aproape nici nu le mai simțeam. Îmi treceau iarăși prin minte fel de fel de lucruri. Se făcea că eram din nou șef mecanic pe „LOTRU” atunci când, chiar în locurile astea, ne ciocnisem ușor cu o navă turcească. Stăteam la ancoră să evaluăm stricăciunile când „INDEPENDENȚA” trecuse pe lângă noi, în primul sau voiaj. Mă gândisem atunci cu jind: „Uite, astă navă! E căt un munte! O văd toti de la zece mile și-o ocoleșc, nu ca pe noi”. și acum, poftim! Nu fusese nava destul de mare?...

Curând, geana de lumină plumburie a dimineață a început să se resfrângă pe apă. Din spatele meu veneau trămburi uriașe de fum. Marea ardea în jurul petrolierului nostru. O vedeam astfel de fiecare dată când mă răsucream pe spate. Nava aproape că nu se mai zărea din flăcările ce se înălțau până la cer. Înaintasem mult. Eram destul de departe. Începusem să-mi simt brațele mai grele, înțepenite la ecate și la umeri, când i-am văzut. Veneția! Erau mai multe salupe care ne căutau. Prin întuneric n-avuseră sănse prea mari să ne găsească. Le văzusem lumina ca prin vis, agitându-se undeva, la mare depărtare. Acum precis mă reperuse... L-am văzut când am săltat ultima dată capul din apă. M-am oprit, mi-am încordat puterile, am ieșit aproape cu tot pieptul din mare și am strigat că am putut de tare, agitându-mi brațele. Am răsuflat, apoi am strigat din nou și le-am făcut semne. Mi-au răspuns ceva prin porta voce. Cred că nu au înadermat să stau înțepit până ajung la mine.

Am simțit înrăși lacrimi pe obraji. De bucurie însă. „Am scăpat” îmi ziceam. Capul îmi viau groaznic, dar bucuria era mare, limpede. „Am scăpat, mă băieți!”. Atunci am întors și m-am uitat prin lumină aceea difuză din jur. Nu se vedea nimic în preajmă, nici mai departe. Pe căi dintre ai noștri i-or fi cules salupei? mă găndeam cănicădnică ambarcațiunea a ajuns aproape de mine. Motorul a stopat și mi-au aruncat un colac legat cu o sâulă. Măini prietenești, de marinari, mă au tras cu greutate din apă.

M-am prăbușit griec pe puncte. M-ai învelit în pătră. Mă frecionaș. Cineva, aplecat asupra mea, mă întrebă într-o engleză cu accent: „Mă auzi? Răspunde-mi, mă auzi?”. L-am spus că da, că îl aud, dar mi-e frig.

Toate se învățeau cu mine și aveam senzația că în cap imi hurua un elevator uriaș. Auzeam și vedeam totul, dar parcă de departe, de după umărul unui utilaj hidrogozit și monstruos. Știa că m-am forțat să întreb, bălbăi, abia smulgând vorbele, fără să-mi recunoșc glasul, dacă au mai

CRUDA

cules și alti băieți de-a noștri... E în regulă, mi-a răspuns același glas cu accent. Stai liniștit. Ești socat. Noi nu te-am găsit decât pe dumneata. Dar sunt multe salupe. Multe. Stai liniștit. O.K.T.

La un moment dat am simțit că salupa acostează. Mi-am tras pătră de pe cap și am dat să mă scol. Doi marinari treci și au ajutat. Erau cam măruncenți și se călărau o dată cu mine. E firesc. Am doar vreo nouăzeci de kilograme.

M-au urcat rapid într-o mașină. Era o mașină de salvare, căci îl auzeam semnalul strident. Când mă băgau pe usă mașinii apucaseră să vad cerul roșu în depărtare și o culcană imensă de fum. Era nava noastră. Mi s-a strâns înima și am inceput să plâng cu sughițuri.

M-am trezit la spital. Mă instalau tocmai într-un pat când cinea, imbecil într-o scură maro de piele, întreba ceva pe un om în alb. Personajul în alb negă. Am spus în engleză: „Sunt conștient. Cine sunteți?” Mi-a zâmbit și s-a prezentat. Făcea

parte din rândul autorităților portuale turcești. Voia să afle ce s-a întâmplat. „Cine a scăpat? Căți băieți au scăpat?” am strigat. „Stai liniștit, mi-a spus. Mai sunt doi colegi de-a dumneavoastră pescuții de salupe. Vor fi instalati în rezervele vecine. Vor mai fi și alții. Stai liniștit și odihnițăvă”.

I-am spus că mă simt bine, că poate să mă întrebă tot ce dorește. M-a întrebat de accident, de manevrele cargoului străin, cam așa ceva. I-am spus tot ce știu.

După ce am schimbat acele câteva vorbe, omul cu scurta maro a plecat. Mi s-a făcut apoi nu stiu ce injectie. Nici n-am simțit-o, dar am adormit cred că într-un minut. Un somn greu, de plumb din care m-am trezit după douăzeci și patru de ore, convins că sunt în cabină mea de pe navă. Nu eram! Nici nava nu mai era! Sau mai bine zis era un rug uriaș care a ars o săptămână încheiată, umbrind soarele cu norul său enorm de fum. Un rug. și mormântul atâtător colegi de-a mei, căzuți, făcându-și datoria, întocmai unor soldați credinciosi.

Voi povesti mereu, cătă voi trăi, tuturor, marea dramă a echipașului „INDEPENDENȚA”, deși după un an de la acele întâmplări puțini nu au mai călcăt pragul ca să mă mai întrebă de ei, de cei pierduți. Voi povesti întotdeauna cu sentimentul

că trebuie să se știe că acești oameni n-au pierit degeaba. Că drumul spre mare, cum spunea Kogălniceanu, este măntuirea unei națiuni și acest drum nu se deschide fără sacrificii, fără jertfe. Așa cum independenta unei națiuni nu se căștigă fără sânge versat, tot așa independenta ei în marea liberă, drumul ei pe mare, nu se dobândește fără jertfe.

Fie, deci, ca jertfa prietenilor mei, a colegilor mei, a fratilor mei de pe „INDEPENDENȚA”, a marinilor români pieriți la datorie, pe alte nave, să stea cu modestie la temelia drumului spre prosperitatea țării și a poporului român.

Dar tot ce vă spun eu acum se va topi odată în bronzul unui monument, încă neridicat. Sunt sigur că într-un viitor oarecare o mână de sculptor îl va dedica marinilor. Să le fie ca un far pururi aprins în noapte, pe târmul românesc, celor pieriți departe, în ape străine și sub cer străin. Un monument dedicat deopotrivă marinilor ce vor urma drumul deschis de înaintașii lor, purtând cum se cuvine, cu cinste, tricolorul la catarg.

Ei, un marină de pe „INDEPENDENȚA”, mă inclin în fața memoriei celor ce-au pierit și în fața celor care, înfruntând riscurile acestei profesii, îmbrăcă și iubesc haina albastră a navigatorilor.”

CÂND „MIZA” BĂTĂLIEI CU MAREA E VIAȚA UNUI OM...

Nu despre marea pe care atâția dintre dumneavoastră, stimări cititori, o cunoașteți ca pe un prieten de vacanță, cu val alintător și briză răcoroasă, nu despre marea admirată seara de pe faleză, șopticind ademenitor, vreau să scriu aici. Ci despre marea cu un alt chip, cunoscut doar de aceia pe care destinația îi ales specie a marinari. Despre chipul mării crude. Despre această uriașă forță pe care oamenii împlacabili legați de ea sunt, de multe ori, săliți și înfrință în bătălia puțin cunoscute, rămasă anonime în întunericul furtunii, sau în mirajul cetei, și din care nu întotdeauna ies învingători. Despre o continuu și dramatică încreștere cu forță orăbă a naturii în care caracterele umane se relevă, poate, mai bine ca orunde.

O astfel de bătălie era purtată în noaptea de 9 spre 10 octombrie de un manunchi de oameni, cu marea, cu valurile, cu întunericul, cu ceața. Miza aceșici lupte neștiute de constanțenii ce-și petrecereau, în liniste, week-end-ul era VIAȚA UNUI OM. Dar jătu „filmul” acestui dramatic eveniment.

Sâmbătă, 9 octombrie, ora 23.30. Comandamentul Marinei Militare este solicitat de „PETROMAR” pentru o intervenție urgentă la platformele de foraj marin. Motivul solicitării - viața unui om aflat în pericol. Un întreg mecanism, bine rodat, așa cum este și-i firesc să fie - cel militar, își relevă, și în acest caz, eficiența. La 23.40, nava cu numărul de bordaj 262 este desemnată ca navă de intervenție și a primit, deja, ordinul de mars. În numai 20 de minute, exact la ora 00.00 - cum precizează laconic jurnalul de bord - nava comandată de căpitanul de rangul III Ștefan Taran „dădea mola”, adică se desprindea de cheu, porând în întunericul noptii, spre nord-est.

La ora 1.35 este reperată nava „Zenit” al cărei echipaj luptă și el pentru viață aceluiși om, aflat acum la bordul său. Ce se întâmplase? Gheorghe Crețu, asistent medical (încă o ironie a destinului) pe platforma de foraj „Jupiter”, acuză dureri grave de abdomen. Este transportat cu „Zenit” la platforma alăturată unde medicul Sebastian Corici fixează diagnosticul - ulcer perforat. Singura soluție - o sală de operație într-un spital. și astă în timp util. Alternativa - moarte.

Este noapte, începe să fie ceață și intervenția elicopterelor este exclusă. Salvarea poate să vină dintr-o singură direcție - Marina Militară și una din navele ei rapide, la care, de altfel, apelează „Petromar”. „Zenit”, care ar parurge distanță în aproximativ 14 ore, ar ajunge prea târziu. „Zenit”, cu

bolnavul la bord, asistat de medic, ieșe în întâmpinarea lui 262. La ora 2.10, „Zenit” este în vederea marinilor militari. La lumina reflectoarelor, în plină mare, pe care hula o modelează puternic, începe o operațiune dificilă - transbordarea bolnavului. În acest moment reușita depinde de experiența și pricinerea celor doi comandanți și echipajelor lor. 262 „vine în vânt” „Zenit”ului, creându-i adăpost. Navela joacă acum pe valuri, în același pas. Este ora 2.50, transbordarea se face, dar nu fără dificultăți. Targa cu bolnavul e trecută cu bine, dar doctorul Corici și foarte aproape să plătească scump temperitatea sa. În sfârșit, pacient și medic sunt la bordul lui 262. Toată manevra de ambareata durează 9 minute. La bordul navei militare bolnavului i se fac perfuzii. Nava rulează pe valuri și medicul nu poate găsi venă omului. O altă manevră, nava „vine între valuri” și perfuzia reușește. Marșul este reluat.

Ora 5.00. 262 este în rada portului Constanța. Ceată se îngroașă mereu. Nu se vede nici bastonul provă. Portul este declarat închis. Nu se mai pot face manevre de intrare sau de ieșire. Riscul naufragiului sau coliziunii este mult prea mare. Starea bolnavului se înrăutățește, dar are o șansă. Șansa lui o reprezintă doi oameni. Comandantul Ștefan Taran care, pe lângă experiență de 15 ani la comanda navelor, și-a dobândit, chiar în primăvara acestui an, și brevet de pilot. și căpitanul de port Marian Popescu, de serviciu la „Port-control”, care înțelege situația gravă și colaboră perfect cu marinul militar, ajutându-l să ghideze nava. Căci comandantul Taran e hotărât să-și asume riscul. Își riscă situația sa la comandă, prestigiul profesional și poate chiar viața, pentru a salva viața unui om. Bună lecție de omenie, de morală, mai ales azi când destui oameni par a fi uitat sensul acestor cuvinte, gândindu-se doar la propriul interes. Manevra, deosebit de dificilă, reușește. Contribuie din plin, alături de comandant, căpitan - locotenent Vasile Stefan, căpitan - locotenent Nicolae Stanciu, locotenent Bogdan Dumitrescu, maistru clasa I Dănuț Marin, întregul echipaj.

Bolnavul a fost transportat la salvarea ce-l aștepta pe cheu și de acolo la Spitalul Județean, unde masa de operatie era pregătită.

**Rubrică realizată de
Maior
Costin CONSTANDACHE**

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

În ultimele luni un număr mare de nave străine au acostat în portul Constanța, vizitele efectuate dovedind deschiderile înregistrate de țara noastră, de armată și implicit Marina Militară în lume, noile relații stabilite cu respectivele țări. Vă prezentăm câteva din navele sosite în perioada septembrie-octombrie, cu echipajele cărora s-au desfășurat numeroase activități în cadrul Marinei Militare - vizite, conferințe de presă, întâlniri între militari, acțiuni comune pe specialități, întreceri sportive etc. Pentru pasionații în ale tehnicii și performanțelor respectivelor nave, publicăm câteva date caracteristice:



S.A.S. „OUTENIQUA”

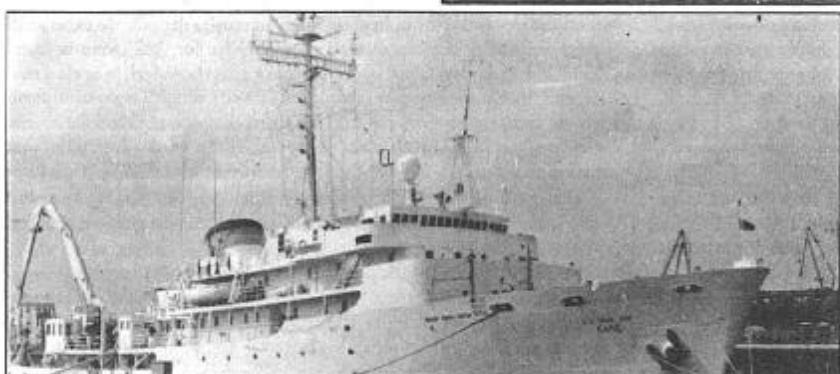
Ne-a vizitat în perioada 19-21 septembrie.

Este o navă auxiliară (spărgător de gheță/RO-RO)/ cargo mărfuri generale). Este bazată la Simon's Town - Africa de Sud, fiind în serviciu din 3 aprilie 1992. Are un deplasament de 21.025 tone, viteza 17,5 noduri, lungime 166,31, lățime 22,6, pescăj 8 metri și un echipaj de 138 membri.

H.M.S. „AVENGER”

A staționat în Constanța între 23-25 septembrie. Este o fregată (F-185) clasa „Amazon” (tip 21) în serviciu la baza navală Plymouth, Anglia. Are 3.700 tone, dimensiunile: 116,8 x 12,3 x 6,3 metri, o viteză de 30 Nd și un echipaj de 195 membri.

Ca armament: 4 instalații lansare rachete navă-navă „Exocet” M.M. 38, o instalație cvadruplică pentru lansare rachetă navă-aer Seacat GWS 24, un tun automat Vickers 115 mm, 4 mitraliere, 2 x 3 tuburi lanstorpilă și un elicopter antisubmarin Wesland Lynx.



U.S.N.S. „KANE”

Ne-a vizitat între 25-28 septembrie. Este o navă de cercetări oceanografice (AGS-27), clasa „Silsas Bent”, bazată în Mississippi, S.U.A. A intrat în dotare pe 19.05.1957, are un deplasament de 2.843 tone, dimensiuni: 98 x 15 x 6 metri și un echipaj de 67 membri.

U.S.S. „ASHLAND”

Aflată în portul Constanța - în perioada 26 octombrie, ea este o navă de debarcare (LSD-48) clasa „Widbey Island”. Face parte din Escadra a 10-a de amfibii din Little Creek - Norfolk, Virginia.

Are 15.165 tone, 185,8 x 25,6 x 5,97 metri, 22 Nd viteza și 364 membri în echipaj. Ca armament: 2 tunuri „General Electric” de 22 mm; 6 tevi Vulcan Phalanx 15,2 tip '68 modernizat, 120 mm; 2 mitraliere tip 88, 6 mitraliere calibrul 50 mm.

Ca dotare tehnică specifică - o punctă submersibilă, de 134 metri, pentru 4 vehicule amfibii pe pernă de aer, o platformă de aterizare pentru 2 elicoptere de asalt CH-53.



Rubrica realizată de căpitan-locotenent Marian MOŞNEAGU



În din cele mai moderne nave de luptă din flota franceză, fregata purtătoare de rachete „SUFFREN” a făcut, în perioada 25-29 octombrie 1993, o vizită de curtuozie în portul Constanța, fiind ospate la Marina Militară Română.

Circumscrisă politică de deschidere promovată de cele două flote - română și franceză -, în contextul politico-militar european, vizita a constituit un fericit prilej de cunoaștere reciprocă dintre marinarii aparținând celor două popoare de giță latină. Totodată, această vizită s-a constituit într-o pleoarie pentru ideea că o flotă, pe lângă faptul că se manifestă ca un factor de descurajare a agresiunii, are și menirea de a contribui la strângerea legăturilor dintre armatele unor țări și ca mesageri de pace.

„SUFFREN” este cunoscută constantenilor, fiind pentru a doua oară în vizită la noi (prima vizită a fost în iunie 1978) și, în spiritul tradiționalei prieteniei româno-franceze, cea de-a deuăsprezecea navă militară, începînd cu anul 1966, care ne este caspete.

Păcălit surprins de interesul manifestat de mass-media română, la conferința de presă organizată la bord, în prezența a peste patruzeci de reporteri, capitanul de rangul I Jean Luc Masuy a făcut o prezentare detaliată a navei, a misiunilor și caracteristicilor tehnico-tactice ale sale, a programului echipajului pe timpul staționării în portul Constanța și, bineînțeles, nu fără mândrie, a vieții și personalității celui care a fost marele amiral SUFFREN.

La fel de amabil a răspuns la întrebările puse de ziaristi și domnul colonel Henry Carrard, atașatul militar al Franței la București.

După cum a declarat comandanțul navei, „SUFFREN” este o fregată purtătoare de rachete (noi am clasifică-o mai degrabă ca distrugător) având ca misiune principală apărarea antiacriana și grupărilor navale. De regulă, nava intră în grupul de asigurare a portavionelor având armament antiaerian, antinavă și antisubmarin la fel ca și a sa „sister ship” - „DUQUESNE” (navă ce ne-a vizitat, de altfel, în septembrie 1992). A intrat în serviciu în anul 1968.

Îată și câteva date notabile ale navei:

-deplasament-7000t; lungime-157 m; lățime-15 m; pescăru-7,25 m. Echipajul navei este format din 370 marinari din care 25 sunt ofițeri. Propulsia este asigurată de turbine ce dezvoltă o putere de 72.500 CP.

Nava este înzestrată cu armament astfel: antiaerian - sistemul MASURCA cu două centrale de tir R 51 și două tunuri de 100 mm cu centrală de tir C 33 multisenzorială; antinavă - patru rampe de rachete MM 38 EXOCET și patru tunuri de 20 mm; antisubmarin - sistemul MALAFON cu patru tuburi lans-torpile de tip L 5 și sonar remorcat V 43.

Posește, deosemenea, echipamente pentru luptă

O NAVĂ DEMNĂ DE RENUMELE UNUI MARE AMIRAL: „SUFFREN”

radioelectronică și sistem de legături prin sateliți.

Programul vizitei navei „SUFFREN” în portul Constanța s-a desfășurat conform unui plan prestabilit. Comandanțul navei a fost primit de Comandanțul Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Angheluș, de primarul orașului Constanța și de prefectul județului. S-au depus coroane de flori la Cimitirul Eroilor Francezi și Cimitirul Eroilor Români. Echipajul a făcut vizite pe litoral și la muzeele din oraș. Au avut loc întreceri sportive între marinarii francezi și români.

La plecarea din portul Constanța fregata „SUFFREN” a efectuat un exercițiu în comun cu o navă purtătoare de rachete a Marinei Militare Române. Tema: „Căutarea și salvarea pe mare”. Chiar dacă nu a fost o acțiune de amploare, cu elemente spectaculoase, activitatea a demonstrat că se poate realiza o bună cooperare între navele militare ale celor două flote.

Amiralul celor cinci bătălii

Spuneam că domnul căpitan de rangul I Jean Luc Masuy a vorbit, nu fără mândrie, despre cel care este considerat cel mai mare amiral francez - SUFFREN.

Pierre André de Suffren s-a născut la Saint Cannat, la 17 iulie 1729, fiind al patrulea fiu al marchizului de Saint-Tropez. A intrat în Marina Francăză, ca aspirant, în anul 1743.

În anul 1747, în bătălia navală din Golful Biscaya, a fost luat prizonier de către amiralul Hawke. S-a intors în Franță ca urmare a unui schimb de prizonieri, după care a plecat în Malta pentru a susține unele probe în cadrul Ordinului Cavalerilor de Malta.

În 1756, ca locotenent pe nava „ORPHEE”, a participat la bătălia de la insula Minorca. Această bătălie a fost pierdută de către amiralul englez Byng care, ulterior, a fost judecat și executat.

În anul 1759, ca ofițer pe nava „OCEAN”, a luat parte la bătălia de la Lagos unde este din nou luat prizonier de către amiralul englez Boscawen.

Din nou este repatriat și îl se dă comanda unei

nave rapide care luptă împotriva piratilor. Se distinge în mod deosebit în luptă cu pirati și este promovat într-un rang înalt în cadrul Ordinului Cavalerilor de Malta.

Gouvernul francez îl desemnează apoi să instruiască ofițerii de marină în cadrul escadrei din Mării Mediterane.

Subcomandanțul amiralului D’Estaing a participat la Războiul de Secesiune al Americii împotriva flotei engleze comandată de amiralul Byron.

În 1781 salvează, cu cinci nave, Insulele Capului Verde de la cucerirea lor de către o escadră engleză. Ajunge în Insulele Mauriciuș unde astăzi că amiralul francez D’Orves a murit, astfel că peia comanda unei escadre de 11 nave participând la cincisă bătălii navale în Golful Bengal (1782-1783). Împotriva flotei engleze comandate de amiralul Hugues : Sadras, Provedien, Negapatam, Trincomalee, Gondelour.

La sfârșitul campaniei (1784) se întoarce la Paris unde, în semn de recunoaștere a meritelor sale, este numit Locotenent General al Flotei, își conferă titlul de Cavaler al Sfântului Spirit și îi se atribuie gradul de viceamiral.

În anul 1788 este numit comandanț al flotei franceze din Brest dar nu mai apucă să-și ia funcția în primire decărare moare în urma unui atac de apoplexie (varianta oficială). Se pare totuși că a murit în urma unui duel cu printul Mirepoix - un ofițer scos din marină pentru insubordonare și relații dezonoranțe.

Tacticist remarcabil și luptător inventiv și întreprinzător, Suffren este considerat de istoriografi cel mai mare amiral francez comparabil doar cu Nelson și De Ruyter la olandeză.

În numărul viitor vom relata cele cinci bătălii navale din Golful Bengal avându-l ca protagonist pe Suffren.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCIU*



ANUL 2003

CRIZĂ ÎN MARE

Un scenariu propus de colegii de la „Cols Bleus” relevând importanța actuală și viitoare a aeronauficiei navale, în posibile confruntări navale.

14 APRILIE 2003, ORA 15

Au trecut deja două luni de când portavionul „Charles de Gaulle” și escorta sa brâzdează mările calde, la peste 8.000 kilometri de metropola. Grupul aeronaval a primit misiunea de a proteja numeroasele nave comerciale franceze în tranzit prin această zonă strategică și care au fost obiectul unei suite de agresiuni deliberate din partea elementelor aparținând unei țări riverane.

În ultimele zile s-a instalat o perioadă calmă datorată, fără îndoială, prezenței portavionului în zonă. Dar iată că azi încordarea a crescut din nou, după ce o altă navă de comerț franceză a fost atacată și mulți membri ai echipajului au fost uciși.

La bordul portavionului, în ciuda căldurii toride, domnește o activitate febrilă. O mulțime multicoloră înconjoară cele zece avioane „Super - Etendard” și cele patru „Rafale” care sunt aliniate în spatele punctii de zbor. Faza, delicată prin excelență, a înarmării acronavelor s-a terminat. În câteva minute piloții vor sosii pe puncte de zbor. Ca represalii s-a decis, la nivel înalt, să fie distruse două corvete aparținând țării perturbatoare, care se află la 250 mile marine de ruta obișnuință a navelor comerciale.

În noaptea trecută, trei avioane radar, formând grupul A.G.E., s-au înălțat pentru a lua navele adverse în contact radar, de la o distanță de 150 mile marine. În zori, un zbor al unui „Super - Etendard”, în misiune

de recunoaștere, a confirmat identitatea „clientilor”. A.G.E.-ul nu poate face nici o confuzie, siluetele „clientilor” sunt foarte diferite de ale navelor comerciale.

Zece „Super-Etendard” și patru „Rafale” sunt catapultate după o jumătate de oră. Două „Super-Etendard” au făcut un rondou apoi s-au alăturat celorlalte opt. A.G.E.-ul a preluat aeronavele în radar și a asigură protecția lor. Aflat la 30.000 de picioare el poate detecta, grație radarului său, aeronavele adverse, puțin timp de la decolare acestea de pe bazele lor, situate la 200 mile marine de aici. În planul alarmei două „Rafale” de escortă sunt pregătite să treacă sub controlul lor și să neutralizeze toate posibilitățile amenințării aeriene. „Super-Etendard”-urile plotjează la foarte joasă altitudine și se apropiu rapid de linia A.G.E.-ului le furnizează, la intervale regulate, poziția, drumul, viteza obiectivelor ca și poziția relativă a navelor din zonă, pentru a evita absolut crice eroare.

Concomitent, sistemele de detectare pasivă ale A.G.E.-ului detectează emisiunile a două radare identice, pe direcția obiectivelor. Câteva momente mai târziu, cercetarea de radiolocație confirmă că cele două corvete au pus în funcție radarele lor antiaeriene. Alerta a fost dată, fără îndoială, de unul dintre pescadoarele care pescuiesc în zonă. Simultan, A.G.E.-ul constată că navele și-au modificat ruta și au pus capul pe proxima navă comercială care a trecut...

„STRIKE ALFA DE FAUCON NOIR...

NOUA POZIȚIE A OBIECTIVELOR... DRUM 030. NAVĂ CIVILĂ LA 110 DE OBIECTIV - VĂ PROPUNEM CAP DE ATAC LA 340°.

În câteva minute, cele două corvete sunt în derîvă, în vîluite de flăcări și de un giugiu negru de fum.

17 APRILIE 2003, ORA 5

Noaptea s-a sfârșit. La bordul portavionului „Charles de Gaulle” totul pare adormit. Dar peste 48 de ore echipajul se află la posturile de veghe; numeroși indici lasă să se inteleagă că tara perturbantă are intenția clară de a declanșa un atac aerian contra portavionului. Amenintarea trebuie luată în seamă căci adversarii dispun de cîteva avioane moderne echipate cu rachete antinavă, cu raza de 50 de mile marine.

Portavionul și escorta să au adoptat un comportament discret: doar radarul de navigație funcționează. De fapt, ei sunt într-o deplină cunoaștere a situației „Aer” și „Sufrață” într-un raion de 200 mile marine, grație A.G.E.-ului care, orbitând la 30.000 de picioare deasupra lor, are în „vizor” toate pistele de interes din zonă.

Deodată, zgromotul strident al sonerilor de alarmă răsună pe puncte de zbor. Ordinul de catapultare a două „Rafale” este dat în cinci minute. A.G.E.-ul a detectat două aeronave, la 190 mile marine de portavion, care se apropierapid, la foarte joasă altitudine și pe care le-a clasat „ostile”.

Cele două „Rafale” și-au pus în funcțiune motoarele. Piloții efectuează ultimele verificări. În timp ce armurierii verifică siguranțele rachetelor. Câteva minute mai târziu, două flăcări oranž luminează cerul. Avioanele „Rafale” au fost catapultate și urcă spre cer, apoi vîrează în direcția ce le-a fost indicată.

„FOUCON ROUGE DE CAP DELTA - CONTACT”.

„CAP DELTA DE FOUCON ROUGE - FIVE SQUARE - CLIMB

ANGELES 25 - TAKE VECTOR 240°.

A.G.E.-ul a preluat patrula de „Rafale” sub control și-i dă ordine, ghidând-o spre obiectiv.

În acest moment, grație transmisiunilor date prin legătura 16, piloții de pe „Rafale” văd apărând două simboluri de aeronave ostile pe vîzoarele lor tactice: obiectivele sunt la sud, la 120 de mile marine. Obiectiv - sud, 60 mile marine... obiectiv/sud 30 mile marine. Aeronavele „Rafale” fac o manevră rapidă de înălțare pentru a recădea în sector, în spatele avioanelor ostile... În câteva secunde „Rafale” își demască radarele, localizează obiectivele, rachetele „Mica” sănesc ca un fulger...

Câteva momente mai târziu, două sfere de foc cad pe suprafața mării. A.G.E.-ul anunță: „ecourile au dispărut, la 80 mile marine de portavion”.

Maior

Costin COSTANDACHE

(Traducere și adaptare din „Cols Bleus”, iunie 1993)



LUMEA VĂZUTĂ DE PE PUNTEA DE COMANDĂ

ÎNTÂMPLĂRI ÎN STRÂMTOAREA MALACCA

Scăpați din capricile mizonului Oceanului Indian, navigam de câteva ore prin apa liniștită a Strâmtoarei Malacca. Oboseala acumulată în zilele de traversare a oceanului și disperat odată cu valurile, vânturile, păula și răcalele de plasie opete de zidul inalt al muntilor Insulei Sumatra, la adăpostul cireață ne continuam călătoria spre Singapore.

Era în luna august 1969. Treceam pentru a septa cără prin această strâmtoare, drum de legătură între Marea Chinei și Oceanul Indian. Cunoscem toate farurile, stâncile submarine și bancurile de nisip înzisate de-a lungul strâmtoarei, pe o vale lungă de 580 mile marine, fiind acum în situația unui navetist obișnuit cu un traseu des repetat.

Unicul luc periculos pentru navigație se află în zonanumăția ONE FATHOM BANK, situată în jurul meridianului 101° est. Acolo, canalul navigabil, între linile batimetriche de 10 fathoms (18,3 m.) are o largime de numai 4 mile marine. Dar, chiar în mijlocul acestui canal se întinde, pe mai multe mile, reciful Amazon Maru aflat la numai 6 metri sub nivelul mării. Aici, sensul și viteza curenților marini sunt foarte variabile datorită fundului mării aflat la numai un fathom adâncime, ce mărginește pe o mare întindere tărâmul vestic al Malaizei, de unde derivă și numele acestui loc periculos pentru navigație.

Cum se naște o lege maritimă scrisă

Nava noastră, mineralierul „REȘITA”, cu o lungime de 182 m. și un depășire de 32.540 tone la un pescaj de numai 9,80 m., era sotită, la acea dată, printre navele de tonaj mijlociu ce treceau prin strâmtoare. În provoanstră au apărut luminiile de navigație ale unei nave. Cele 3 lumini roșii asezate, pe verticală, la catargul ei, ne-au făcut să înțelegem că este vorba de un supertancer petrolier, acești giganti ai mărilor care au apărut în ultimii ani pentru transportul produselor petroliere pe mari distanțe. Legi speciale, privind regulile de navigație prin locuri periculoase, în cazul trecerii acestor mastodoni marini, încă nu au apăruseră la acea dată. Dar, așa cum s-a întâmplat întotdeauna în lumea mărilor, aceste reguli au apărut initial prin înțelegeri tacite între comandanții, înțelegeri care, repetate un carecere timp, au devenit legi maritime scrise.

Cu numai un an în urmă, un comandant al unui supertancer a avut ideea de a anunța prin radio cănd va ajunge în dreptul farului de la One Fathom Bank. În respectiva radiogramă erau trecute și caracteristicile principale ale supertancului, ca un apel către comandanții navelor care, navigând în sens contrar, vor ajunge în zonă în jurul acestei ore. În funcție de caracteristicile date (viteză, pescajul și depășirea supertancului), comandanții celuilalt nave puteau calcula timpul necesar de căcăvea nevoie supertancul să străbate cele 22 de mile marine corespunzătoare porțiunii periculoase ale acestui canal, casio o serie întreagă de alte elemente care să asigure evitarea oricărui risc pentru nava proprie și implicit pentru supertanc. Peste 3 ani, înțelegerile tacite devin legi obligatorie inscrise în regulamentele maritime.

Sindbad Marinarul, Marco Polo și... supertancurile secolului XX

Prima navă întâlnită în drumul nostru a fost un

iaht de croazieră, un motovelier cu două catarge care, deși naviga cu motorul în funcțiune, avea și velele întinse cu toate că vântul era foarte slab.

Trecerea iahtului cu velele măngăiate de briza dimineață mi-a răscosit căteva pagini din istoria Strâmtoarei Malacca, cunoscută ca important drum maritim cu mai bine de două milenii în urmă. Pe unde, prin proprietatea drumului pe unde navigam noi acum, trebuie să fi trecut corabia indiană, cu care, la începutul secolului întâi i. de Hr., a călătorit ambasadorul trimis de suveranul chinez, din dinastia Han, la curtea suveranilor indieni Pallavasi, ce și-au avut capitala la Conjevaram, pe coasta Coromandel din golful Bengal. Prin aceste locuri, eu și astăzi pline de mistere, poate să fi avut loc și căteva întâmplări din călătoriile lui Sindbad Marinarul, arătate în povestirile celor „O noapte și una de noapte”, de vremurile când marinarii erau și predecesori ai geografilor de mai târziu. Si tot pe aici a trecut Marco Polo spre sfârșitul secolului XIII d.Hr., plecat cu o flotă chineză din portul Zeitun, la ordinul marelui han Hubilai, pentru a însoții două prințese până în Golful Persic, unde avea să se căsătorească una cu cărmătorul mongol al Iranului, iar cealaltă cu moștenitorul troeului.

Poate că amintirile mele, din cările citite, despre călătoriile făcute de corabii, în secole de mult trecute, prin strâmtoarea Malacca, ar fi continuat, dar trei radiograme recepționate de stația noastră de radio m-au readus la prezentul în care trăim și la obligațiile mele de comandanță. Radiogramele anunțau trecerea prin dreptul farului de la One Fathom Bank, la anumite ore din noaptea ce urma, a unor superianuri, fiecare din ele depășind 2000 tone Dwt. și pescaje mai mari de 19 metri. Terminând calculele, m-am hotărât să tranverzez canalul după ce vară să luna, mai precis după ora două noaptea. Având astfel căteva ore de așteptat în derivă, m-am hotărât să ne abatem din drumul navelor și să stopez mașina pentru a face un exercițiu de salvare, prevăzut pentru aeronavalul marinilor la fiecare călătorie de cursă lungă.

Întâlnire cu balene și... crocodili

Abia stoposam mașina, înaintând totuși din inerție, când am zărit în provă navei, la o cărare distanță, cova asemănător unui conuriș deculor de cafeniu-verzui. Crezând că este o gesmandură

ruptă din ancora ei, s-a pus cărma la stânga pentru a o evita. Deodată, ciudatul con s-a autoscufundat și în locul lui am zărit căteva clipe spinarea unui monstru marin lung de peste 20 de metri care a spintecat căteva clipe suprafața mării, apoi a dispărut definitiv în adâncuri. Am reținut doar că atipile cozii erau orizontale și de mari dimensiuni. Bănuiala mea s-a adevărat după vreo două minute, când am zărit în dreapta noastră, la o distanță relativ mare, țăsnind din suprafața mării un jet gros alb, destul de înalt, caracteristic respirației balenelor.

Înainte de începerea exercițiului de salvare, secundul a instruit echipajul interzicând o eventuală baie în mare, sau chiar băgarea mănilor în mare, datorită serpilor veninoși care misună în zonă.

Terminând exercițiul, barca de salvare a revenit la bord. De pe punte de comandă priveam oamenii care urcau pe nava folosind scara de



piscă. Foarte aproape de nava plutea un trunchi de copac pe care nu-l zărisem mai înainte. Am presupus că curențul de la suprafață apei fiind mai mare decât cel de adâncime, sub influența căruia deriva nava, l-a adus între timp lângă noi. Echipajul, sprijinit de copacie, urmărea ridicarea bârcii la postul ei. Trunchiul de copac, o scoarță putrezită și cu multe crăpături, continua să se apropie de navă. Pe puncte, între magazi, erau căteva bucăți de minereu de fier rămasă de la încărcarea navei. Unul dintre marinari, folosind butucul drept jută, a aruncat o bucată mare de minereu de fier în el. În momentul loviturii, cova asemănător unui cioc gros și lung de aproape un

(continuare în pag. 20)

(urmare din pag. 19)

metru s-a deschis ieșind din apă, arătând niște colții fieroși. O coadă imensă a băut apă și fostul trunchi de copac, în realitate un crocodil de aproape 7 metri lungime, a dispărut în adâncul mării. Abia acum au înțeles marinarii instructajul secundului care, pentru mai multă siguranță, plecase chiar el la exercițiu cu barca de salvare și tot timpul surd la intervențiile călcăilor marinari, buni însoțitori, de a face o mică baie în mare.

La ora unu și 20 minute a răsărit luna. În curând suprafața mării a prins patina de argint. Un supertanc a trecut pe lângă noi. Conform radiogramelor și calculelor noastre, trebuie să fi fost nava „Japanadonis”. O jumătate de oră mai târziu am zărit luminile supertancului „Kashimasanmaru”. Ne putem angaja în trecerea canalului. La câteva mile după ce am trecut de bancul Amazon Maru, am întâlnit și al treilea supertanc. La ora când se înghină ziuă cu noaptea, există o perioadă de câteva minute când totul din jur pare confuz și când corpurile de pe mare prind forme străină. În prova noastră a apărut o pată negricioasă de forma unui ou ce plutea pe mare cu vîrful în jos, abia atingând suprafața apei. Din curiozitate am stopat mașina și din vîțea râmasă ne-am apropiat de ciudata apariție. Era o joncă aidomă celor care au impânzit aceste ape cu mai bine de două mii de ani în urmă. Am trecut pe lângă ea la vreo două sute de metri. Era ojonaș de pescari cu un singur catarg. Vela avea aceeași formă antică de patulater nesimetmetic, așezată cu latura cea mai mică jos și întărâtă, ca în vecheime, cu treisprezece subțiri de bambus montate orizontal. Dacă vela, în loc să fie facută - ca pe vremuri - din impletitura de bambus, era confectionată din pânză, o pânză petic lângă petic, arătând prin aceasta însăși starea echipajului. Oamenii din joncă ne-au salutat agitând mâinile. Le-am răspuns. Apoi, după ce ne-am depărtat puțin, am pus mașina pe drum, continuându-se călătoria prin Strâmtoarea Malacca, legătura Extremului Orient cu Occidentul îndepărtat, unde joncă chineză dinaintea erei noastre își dă întâlnire cu supertancul automatizat, construit acum, spre sfârșitul celui de-al doilea mileniu al erei noastre, și unde crocodili din deltele fluviiale ecuatoriale se întâlnesc cu cetaceele născute la hotarele calotelor polare.

Căpitan de cursă lungă
Petre MUREȘANU

JURNAL DE BORD **MADAME TUSSAUD ȘI SECOLUL XX**

Amsterdam reprezentă nu numai orașul bijuteriile, bancherilor, canalelor și lătelelor ci și, de acum celebrul, Madame Tussaud Scenerama. Călătorind prin porturile Olandei și ajungând în Veneția nordului nu pot rezista de a vizita cel mai nou și mai modern obiectiv al Grupului Tussaud Ltd și anume Muzeul figurilor de ceară (Madame Tussaud Scenerama) situat în centrul turistic al orașului, în Dam Square. S-au spus și s-au scris multe despre muzeu și istoria lui, însă mai nimic despre efortul depus pentru încărcarea milioanelor de turisti și pentru păstrarea specificului arhitectural local.

Clădirea, cu cele 6 etaje ale sale, se încadrează

perfect între monumentele arhitecturale din Dam Square, ne lasând înșa să se vadă tehnologia avansată ce o ascunde. Numai proiectul muzeului a necesitat un an de muncă și adăun, proiect precedat de luni de cercetare în laboratoarele de specialitate din Olanda și Anglia. După realizarea a două machete, una la scară de 1:100 și cealaltă la scară de 1:25, s-a trecut la construcția în sine cu aportul a 500 de specialiști în diferite domenii, timp de aproximativ doi ani (numai ridicarea etajelor 4, 5, 6, a durat 9 luni).

Tehnologia modernă și-a pus amprenta prin cei 5 km de cablu optic, care face legătura cu computerul central în care informațiile au fost stocate pe laserdisc, toată această informatizare făcând posibilă coordonarea întregului muzeu de către o singură persoană.

La intrarea în muzeu, după ce păcăsești lăful ce te duce din lumea noastră într-o lume de ceară, te întâmpină Amsterdam Man, imensul robot electronic de 5 metri înălțime, ce personifică vestitul oraș flamand. Capul îl este acoperit de o mână percută ce căntărește 1,5 kg, cu suvite de 1 metru lungime, buclele fiindu-i realizate prin înmuierea într-o cantitate apreciabilă de Coca-Cola. Inițial au fost confectionate două peruci, la fiecare munindu-se trei luni, dar numai una a înălțat cerințele specialiștilor. Mecanismul de la baza figurii îi asigură 43.680 mișcări pe an și eliberarea totodată a fumului misterios din jurul său, fum care nu este altceva decât azot lichid, gaz cu dispersare sigură și rapidă în aer.

Realizarea atmosferei de secol 17 a orașului Amsterdam s-a făcut prin pavarea „străzilor” cu peste 1000 de cărămidă originale din acele vremuri, dar care au fost tăiate în jumătate pentru a reduce presiunea pe structurile de rezistență ale construcției. Cuiul, ce însojează „străzile”, conține 7.500 litri apă, acest lucru făcând necesară rănforsarea cu grinzi din otel special a etajului.

Domul clădirii, căntând 2,5 tone, este construit din 32 segmente metalice suficiente de rezistente pețuită a asigura buna funcționare a dispozitivelor ce mișcă figurile adaptate de el, printre care se numără și cea intitulată Pacea. Costumul figurii Păcii a fost realizat din steagurile de naționalitate a 70 state de pe întregul glob.

Inainte de a ajunge la celebrul Drum, iarna olandeză este și ea reprezentată aici, întregul său tablou fiind completat cu temperatură corespunzătoare sezonului din secolul 17. Drumul nu este altceva decât un imens cilindru alcătuit din 4 fragmente de 10 metri secțiune, care au fost aduse din Marea Britanie cu 4 camioane imense. Instalația lui a fost posibilă numai cu ajutorul unei macarale montată în Dam Square, după ce acoperișul a fost demontat parțial. Acest cilindru prezintă călătoria unei nave comerciale olandeze ce redescoperă orașul Amsterdam în totală splendoarea sa în urmă cu 300 ani, după o lungă călătorie pe mările lumii. „Călătoria” corabiei pe Drum înseamnă 550 km pe an, iar orașul este „construit” din 10.437 machete de clădiri.

O ultimă atracție a muzeului este „ochiul” rotund de sticlă, cu diametrul de 3 m, de pe fața clădirii, prin care turiștii pot admira impresiunile muzeului. Acest „oclu” a fost astfel conceput încât culoarea sticlei să fie asemănătoare cu cea a clădirii, fără a influența vizibilitatea dar păstrând sobrietatea caracteristica vechiului oraș flamand.

Alin CRISTESCU

Nu era pentru prima dată când urcam la bordul unei nave de luptă americane și chiar la bordul acestui crucisătorulul ultrasofisticat „U.S.S. - „BELKNAP”, nava amiral a Flotei a 6-a din Marea Mediterană. Acest messenger în variantă navală al „unchiului Sam”, (să-i zicem acum, al lui Bill Clinton) mai fusese la Constanța în urmă cu doi ani, de Ziua Marinei Române (15 august 1991) avându-l la bord pe viceamiralul W. Owens - comandanțul Flotei a 6-a la acea dată. Și de această dată se află la bord comandanțul flotei, viceamiralul Joseph Lopez, care ne-a invitat cu amabilitate să participăm la o recepție.

MESAGER ÎN VARIANTĂ NAVALĂ

După ce, în sfârșit, am reușit să urcăm, în sunet de silfee, o schela interminabilă, pe puncte ne-a primit comandanțul navei, comandanțul T. Moeller însoțit de un grup de ofițeri.

Salutări impecabile, jinuta de un alb imaculat cu dunga pantalonilor în „lamă de cutit”, formule protocolare: „wellcome”, „follow-me”, „this way, please!” („bine ați venit”, „vă rog să mă urmați”),



„pe aici, vă rog”). Totul sub semnul unei politeti și rigori militare desăvârșite și, bineîntele, al unui pragmatism specific american. Conduși cu amabilitate, am ajuns pe punctea superioară de la pupa navei unde, amfitrioni și invitați - ofițeri de marina români și oficialități ale orașului împreună cu soțile - se întrețineau cordial.

În primele momente, cele de acomodare cu atmosfera, mi-au venit în minte fără să vreau „învățările tățucului Stalit” cu care eram agheșmuți în primii ani de școală în legătură cu





„fioroșii imperialiști americani”. Nomina odiosa! Iată că nu sunt chiar atât de „fioroș”, dimpotrivă, aș zice. Îi cunoșcusem „la ei acasă” cu săptămânele anii în urmă când am participat la festivitățile prilejuite de bicentenarul S.U.A. și, în ultimii ani, i-am cunoscut când au venit ei „la noi acasă”.

Da, e mai bine așa, când ne cunoaștem „în direct” cu picătele dar și calitățile noastre, decât prin „invățăminte” sau „binevoitorii”. Știam cam ce li se spunea și li se spune încă despre noi de către unii „binevoitori” și prietenii ai românilor.

- Well come Sir! How do you do?

- How do you do?

(Salutări protocolare de bun venit).

Suntem întâmpinăți de un ofițer cu o figură tipic americană. Suplu, înaltime medie, păr blond spre roșcat, cu față ușor pistriuță, ochi albastri pătrunzători, bărbie voluniară, degajat în mișcări, deși nu fără o anumită timiditate ușor sesizabilă. Aceeași înțuită impecabilă, același alb imaculat.

O.K.! Uite un „Billy” simpatic...

- Vorbiți engleză, Sir?

- Of course, iți răspund (culmea ar fi fost să pun eu o astfel de întrebare).

Se bucură vizibil că poate să converseze în engleză și recunoaște, nu fără regret, că vorbește doar „a little” franceză.

Fără să mă întreb îmi placează un pahar cu vin alb (bulgăresc, cu buchet de Lechință după cum aveam să constată) și toastează. Mai conformat cu ritualului și-i răspund cu aceeași bunăvoie.

În general, cunoaștem însemnalele de specialitate la bordul navelelor americane (navigator, mecanic, artilierist, rachetist, pilot etc.) dar o cruce aurie pe care o observ în prelungirile gradului de locotenent, recunosc că nu mai văzusem.

„Pun pariu că este capelan” mă adresez în nerosul grai românesc consoartei care nu însoțea.

- Yes, sir, vin prompt replică la ultimul meu cuvânt, pe care se parel-așteles. Sună chiar capelanul William Tilley. Billy Tilley.

Repește de mai multe ori „Billy Tilley” și ne amuzăm împreună de jocul de cuvinte.

- O.K. Billy Tilley. O să-ți spun B.T. așa cum în serialul „Dallas” îi se spune lui J.R. Ne amuzăm din nou. Tine să precizezi că este „chaplain” de religie protestantă nu catolic sau baptist deși sunt destui marinari la bord de aceste religii. Sună un fel de responsabil cu moralul la bord.

- ??

- La mine vin să se confeseze aproape toți oamenii de la bord iar eu incerc să le fiu că mai util. Indiferent de religie. Pentru toți există un singur Iisus și un singur Dumnezeu. Este un numitor comun al tuturor religiilor.

Deși nu cunosc prea multe despre canoanele religiei protestante, sunt de acord că există un

singur Iisus și un singur Dumnezeu. Mai puțin familiarizat cu practica religioasă la bordul unei nave militare, incerc să pătrund mai adânc în aceste taine. Spre exemplu, asociiez mai greu un grad militar unei profesii sacerdotiale.

Într-o discuție cu un capelan de pe o navă militară engleză am aflat că ei nu au grade militare, au doar funcția de „chaplain”. El se consideră (și sunt trată ca astăzi) egală în grad cu interlocutorul. Deci, funcție de interlocutor un „chaplain” poate avea gradul unui simplu marină sau al unui amiral.

- Gradele noastre, îmi explică B.T. sunt acordate după canoane sacerdotiale. Ele echivaliază, într-un fel, în plan sacerdotal, pe cele militare. Noi avem la bordul navei un Program Religios (Command Religious Program) care oferă o gamă largă de posibilități pentru personalul ambarcat de a-și manifesta și exprima convingerile religioase. Pentru a îmbogăți viața spirituală a marinilor, funcție de preferințele religioase, noi perfecționăm continuu acest program. Mai concret, Programul Religios asigură educația religioasă, slujba religioasă săptămânală, întrunirea pentru rugăciune a protestanților, serviciile religioase în situații curente sau speciale, împărtășarea, ceremonialurile și ritualurile, vizitele pastorului la locurile de muncă, participarea la programele interculturale și ecclaziastice cu comunitățile din Italia - locul nostru de staționare.

Mă declar multumit de răspuns, timpul și

acest aspect.

Lui B.T. îi plac foarte mult copiii. Dintre un portmoneu scoate o fotografie de familie din care zâmbesc toti membrii familiei Tilley în frunte cu șeful clanului. Îmi explică: Deborah - soție, Sherah, fetiță de 11 ani, Jordan, 8 ani și Derek, „năzdrăvanul” de 4 ani. Acum ei sunt acasă, la Tucson, Arizona, o zonă muntoasă cu un peisaj extrem de încăntător. Ca și filme. Îi este dor de aici și abia așteaptă să-i vadă.

- Astăzi am vizitat o casă de copii orfani din Constanța, le-am adus ajutoare-îmbrăcăminte, încălțăminte, jucării, dulciuri - ne-am întreținut cu ei și le am dat binecuvântarea. Copiii orfani și cei handicapati mă sensibilizează foarte mult și în general îi sensibilizează pe americani.

- Mulțumim Billy, apreziez că este un gest foarte frumos din partea echipejului navei amiral „BELKNAP”. Ați procedat la fel și în alte porturi? Copiii orfani și handicapati sunt în toate țările și fiecare se îngrijează de ei după posibilități.

- Da, în Bulgaria. Despre dumneavoastră ni s-a spus însă că aveți foarte mulți copii orfani și handicapati, iar în Constanța, în mod cu totul inexplicabil, foarte mulți copii bolnavi de SIDA.

- O.K. Dar aveți și mulți „prieteni” care au grija să ne zugrăvească în mass-media americană în culori sumbre. Este mai bine că putem schimba impresia „în direct” și la fața locului.

Billy Tilley se interesează de funcția mea în Romanian Navy.

- Redactor șef la revista „MARINA ROMÂNĂ”.

- O.K. Suntem colegi.

Iau aprecierea ca pe o flumă. Îi spun că la noi în marina română nu s-au introdus încă funcțiile de „chaplain” îardacă se vor introduce nu intenționez să candidez pentru o astfel de funcție.

- Știu că tu nu ești „chaplain”, dar eu sunt „editor in chief” al unei publicații: „The Belknap Anchor”.

Dispare pentru câteva momente, apoi se întoarce de la cabină cu publicația, o foaie bilunară în patru pagini, tipărită la bord, conținând articole foarte curte și tot felul de informații utile pentru echipaj: probleme de sănătate, cum să-și petreacă week-end-ul, diverse

facilități, excursii, informații sportive. Este loc chiar și pentru o scurtă fabulă a lui Escop și câteva reflecții despre curajul lui J.F. Kennedy. Are și un supliment scos la sfârșitul fiecărui an: „U.S.S. BELKNAP - FAMILYGRAM”, de 36 pagini, cu toate evenimentele importante petrecute pe navă în decurs de un an. Cu alte cuvinte, o istorie a navei.

Mi s-a dezvăluit aşadar un „chaplain” Billy Tilley - mesager în varianta navală - preocupat de sufletul oamenilor de la bordul navei nu numai în ceea ce privește aspectele religioase, ci și în celor lumești în cel mai pragmatic spirit american.

O.K. Billy Tilley. Succes!



Nava U.S.S. „BELKNAP”

locul nu mi permite să intru mai mult în amanunte.

Este rândul lui B.T. să-mi pună întrebări. Nume, religie, profesie.

- Creștin-ortodox. Mai mult chiar, calendarul creștin-ortodox consemnează în fiecare an, la 4 decembrie, „un prea cuvios” cu numele meu complet. „Prea cuviosul” a trăit prin secolul 6-7 (după că mi-a spus și mie o înaltă față bisericăescă) având înalte funcții laice dar și sacerdotiale la Damasc. Retras în ultima parte a vieții în săhăstie a scris mai multe volume de dogme religioase (între altele „Dogmaticele”) folosite și azi în educația religioasă derit creștin-ortodox.

B.T. este încantat să afle astfel de lucruri și îmi promite că se va interesa mai îndeaproape de

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

GEO BOGZA - MARINAR (II)

În numărul trecut, în memoria marelui om de cultură GEO BOGZA, dispărut dintre noi într-o zi de toamnă, am încercat să prezintăm cititorilor momente mai puțin cunoscute, poate, din adolescența celui înzestrat și cu harul „lupilor de mare”. Continuăm periplul prin biografia Tânărului GEO BOGZA, care la vîrstă de 14 ani intra în „templul” marinei de la Tiglina-Galați (cazarma flotilei), ca elev al Școlii copiilor de marină.

Am să redau în continuare un pasaj mai larg din Jurnal, pentru pitorescul relatării:

„Luni 18 Iunie

Turnu Măgurele - Corabia.

La posturile de plecare! Ora 2 p.m. și fără a mai aștepta, elevii au și trecut la posturile lor. Eu cu divizionul I (așa se numea clasele atunci - n.n.) la prova. Mola parămèle la prova! După executare, Decebal „care comanda manevra, strigă: Vira ancora! Patru elevi se si aruncă la manela vîntului (vinciului - n.n.). După ce învărtișă de vreo două ori se întoarseră pe panou și păreau atât de obosiți de parcă ar fi alergat din Turnu Măgurele până la vas. Trecui și eu la vînt și acolo era o jale. Lanțul se încurca, manelele nu mergeau iar puntea frigea sub picioare (probabil elevii erau desculți la bord), de-mi venea să imi ies din minți. În sfârșit trecui și eu pe panou, dar eram atât de obosit de parcă aş fi alergat de 3 ori de la Măgurele la vas. S-apus și ancora la post iar mașina pedrum” (de observat căt de bine „mănuiește” scriitorul limbajul marinăresc n.n.).

Nava trece de Nicopole „care m-a impresionat mai mult ca Turtucaia unde lupteleces s-a dat suntrecente” (la Turtucaia monitoarele și vedetele românești au luptat eroic în sprijinul trupelor de uscat - n.n.); elevul nostru observă că „puțin mai sus, pe malul Dunării, un bulgar mergea cu bicicleta. Timpul este frumos, iar soarele arzător nu pătrunde până sub tendă. Pe la 7 seara am ancorat în portul Corabia care mi s-a părut mai frumos ca celelalte porturi. Poate că (pentru că - n.n.) orașul se află aproape de port. Seară, domnul sublocotenent vine să facă inspecție. Este vesel, mare minune. Pune pe căte doi elevi să-și facă unul altuia inspecție. Fiecare găsește căte un inconvenient și se pedepsesc unii pe alții. Vine și rândul meu cu Marinescu. El găsește praf la mine, iar eu îl găsește rupt (eu echipamentul rupt - n.n.). Acum vine și rândul pedepselor, el îmi spune că să ies la raport, iar eu îl pedepsesc ca să doarmă a doua zi până la ora 8 1/2. Însă acum intervine domnul sublocotenent: Marinescu să doarmă până la 8 și jumătate, iar eu să mă scol la 4 dimineață. Totuși nu-mi pare rău deloc căci am procurat 2 1/2 (ore - n.n.) de somn colegului meu, plus hohotele de râs ale tuturor care au asistat la această glumă.”



Putin mai înainte se observase că hamacul meu este mai jos și trebuie să-l fac, iar după ce se va constata că este bine ridicat să mă pot culca. Mă pun pe muncă (nu e multă muncă să întinzi pe rând saulele de la capetele hamacului și să faci căte un nod de fearfecă - n.n.) și tocmai când îspriaveam, vine și domnul sublocotenent, constată construirea (intinderea corectă a - n.n.) hamacului și-mi dă voie să mă culc. În timpul asta trece și în (prin - n.n.) dreptul lui Vulpe care se legase cu o saulă de bocaport și se da huța. Atunci domnul sublocotenent mă cheamă ca să-l dau huța ca pe un copil mic și să-i cînt nani. nani. Am executat și acest ordin spre marele haz al elevilor care nu adormiseră încă.”

Căteva concluzii:

- elevii aveau la bord roluri bine stabilite (la posturile de manevră, pentru lucrări la bord etc.);

- cunoașterea Dunării se facea pe îndelete: reprise de marș pe distanțe scurte și stationări dese (noi am mers ca elevi de 3-4 ori pe Dunăre ca acceleratul, oprindu-ne doar la Giurgiu, Brăila, Galați, Tulcea și Sulina).

- VA URMA -

*Contraamiral
GEORGE PETRE*

Scrisoare

către ostașul

marinar

Aici, unde marina este regină, unde liniștea își are originea în tacerea scoicilor aruncate de valuri pe nisip, cu gândurile tăcute, mult prea tăcute, mă pierd într-un albastru infinit, brăzdat de lacrimi preschimbate în pescăruși. Vântul mă măngâie cu degetele-i reci și nevăzute, iar marea își cântă cântecul său de ani și ani.

Sărut cu privirea orizontul, admir topirea cerului în mare, iar gândul îmi este purtat departe, spre tine.

Iartă-mi îndrăznea la acestor rânduri scrise către sufletul tău, iubitule!

De ce aproape orice mi te aduce în memorie? Încerc și nu te pot uita. Ai plecat pe mare... Cuvintele tale, roștile atunci, la despărțire, ca o ușoară adiere a zefirului, mi-au măngăiat, tandru, intreaga-mi ființă.

Marea, nava, iubirea ta sunt intruchipate într-un gingăș ghicel păstrat în cartea vieții mele, la pagina 20.

Aceste rânduri sunt o bucătică din mine, de aici, de unde soarele este rege, iar marea regină, unde liniștea își are originea în glasul scoicilor aruncate de valuri pe nisipul fierbințe... Pe ce mări navigă corabia visurilor tale?...

Mi-e dor de tine, ostaș marină!

*Lăcrămoarea IVANOVICI
-studentă-*



RESPIRATIA SPIRITALĂ A MĂRII



Publicația „Bollettino D'Archivio Dell'Ufficio Storico Della Marina Militare” (Italia) găzduiește, în numărul din martie 1993, un studiu al istoricilor militari mici Valentin Ciobea, doctor în istorie (Academia Navală „Mircea cel Bătrân”) și căpitan de rangul II Ilean Moldovan (muzeul Marină Română).

Este vorba despre „Relațiile dintre Marina Militară Română și Marina Regală (italiană - n.a.) până la sfârșitul celui de-al doilea război mondial, studiu precedat de o notă introductivă a redactorului italian Francesco Guida.

La Cercul Militar Constanța a fost lansată recent carte „PE MAREA LUI ATLAS”, avându-l ca autor pe un cunoscut publicist și scriitor constantean, conducătorul cenzorului literar „Jean Bart” - ȘERBAN GHEORGHIU.

Chiar din titlu, carte, aflată deja în librării, își desemnează fără echivoc tematica bordată - universul albastru.

Un univers atât de familiar nouă, dar mai ales autorului, univers care a făcut parte multă anii din viața sa - oceanul și marea, „cea mai bună mamă care nu uită să te legene”, cum o afirmă de altfel.

Este un Jurnal de bord, Mărturia unui impătmînit al mării, însetat permanent de cunoastere, care prin prospețimea impresiilor ne conduce prin America de Nord, America Latină, evocând diferite aspecte istorice, culturale și de altă natură legate de tările, porturile și locurile vizitate.

Frumusețea vieții de marină, argumentată prin trăirea neprevăzutului de către personajele cărtii - echipajul navei -, este redată, printre altele, și de o recompenză plastică a unui apus de soare pe Atlantic ce ar putea inflăcăra chiar și imaginația unui pictor.

Este o carte de iubire. O iubire pătimășă pentru „marele albastru” încât pare fiind răspunsul la una din întrebările cărtii: „Dacă ai mai avea o viață de trăiti, ce-ai face? - Aș petrece-o tot pe Marea lui Atlas.”

În mod subtil, Șerban Gheorghiu dezvăluie chiar și motivația pentru care a ales titlul cărtii. După cinci zile de navigație cu nava „Zalău”, cu puțin timp înainte de a ajunge în strâmtoarea Gibraltar și a pătrunză spre largul Oceanului Atlantic, radiotelegrafistul Petrușezis Marconi îl invăță să bea un pahar de whisky „în cinstea



In preajma sărbătoririi Zilei Armatei Române, la 21 octombrie, s-a desfășurat în cadrul festiv prezentarea volumului de istorie dedicat veteranilor dobrogieni „AU LUPTAT PENTRU REÎNTREGIREA ȚĂRII”.

Cei care în fragedă tinerețe, fiind sub arme, la ordinul primit au plecat să lupte pentru reîntregirea neamului și foarte mulți și au vrăjet eroic sângele murind sau purtând și azi semnele rănilor.

Cei care mai apoi au trecut la reconstrucția țării și au muncit neobosit 3-5 decenii contribuind la creșterea avuției naționale și la înfrumusețarea țării.

Note de lector • Note de lector

Acesta din urmă consideră că publicarea studiului menționat constituie un succes al revistei italiene, din cel puțin două motive. În primul rând este vorba despre valoarea în sine a cercetării istoriografice și, în al doilea rând, despre faptul că se aduce la cunoaștiță cititorului italian aspecte din chiar istoria italiană.

Redactorul italian consideră, pe bună dreptate, că există în istoriografia română o tradiție care poate să evidențieze asemănările, paralelele și sincronia existenței între Riscrigimento-ul italian și formarea statului unitar român, nu fără a marca puternic rădăcinile latine ale celor două popoare.

Această manieră interpretativă favorizează scoaterea la lumină a aspectelor practice dintre relațiile româno-italiene, sau cum sunt, și cele dintr-oarece două marine militare: construirea, în 1906-1907 la Triest - aflat, totuși, în acea perioadă, în compoziția Imperiului Habsburgic - a unor nave militare pentru România, pregătirea unui mare număr de ofițeri români la Academia Navală din Livorno și la scoliile de inginerie navală din Geneva și Napoli, construirea altor nave în sanitarele italiene - inclusiv a submarinului DELFINUL - vizitele reciproce de nave, evenimente dramatice în care a fost implicată flota italiană din Marea Neagră, în 1943, după armistițiul Italiei etc.

Evident, analiza acestor evenimente este precedată de un excurs referitor la prezența Republicilor navale Venetă și Genova în Marea Neagră.

Ne face placere să semnalăm această realizare de prestigiu a istoricilor marinari.

*Căpitan de rangul II
Filaret SÂNTION*

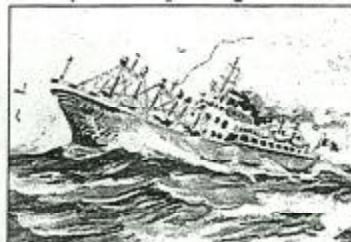
întâlnirii noastre pe Marea lui Atlas”.

Pintre impătmînii mării și artiști ai condeului, scriitorii marinari - Jean Bart, Ionescu Johnson, Radu Tuțoran, Radu Theodoru, Ion Arană putem așeza, îată, și pe Șerban Gheorghiu cu cea de cincea sa carte „PE MAREA LUI ATLAS”.

Mare frumoasă ciște cui te-a traversat, carte frumoasă, ciște cui te-a scris! ■

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

Serban Gheorghiu



**PE MAREA LUI
ATLAS**
JURNAL DE BORD

Editorul * EUROPOLIS *

Cei care azi contribuie la asigurarea unui echilibru sătăcios de necesar neamului și-i fac datoria îndrumându-și nepoții, educând cea mai tânără generație.

Acetă înțeleg să-și facă datoria, lăsând moștenire și lucrare literară, mărturie a evenimentelor din 1941-1945 în ambele campanii ale ARMATEI ROMÂNE.

Din continutul cărtii reies două aspecte:

Prințul, și cel mai valoros, reșinde crâmpie din viața de front, acțiunile duse de luptători, expuse simplu, așa cum s-a petrecut, momente din viața aspiră de campanie, cutoate privațiunile și cu indelungă răbdare a românilui.

Al doilea, cel de susțin, prezintă date concrete, sinteză a cadrului general în care MARINA MILITARĂ, marca unitate eroică DIVIZIA 9 INFANTRIE MĂRĂȘEȘTI și celelalte arme și-au adus contribuția din plin la ducerea războiului.

Din întregul volum răzbăte dragosteoa de PATRIE, sentimentul înalt al simțului de luptă pentru apărarea ei și dorința de a se face dreptate acestui neam, revoit, indelungul întregii sale istorii, să se apere, să-i alunge pe copleșitorii, să-și recăște drepturile încălcate, cu jertfa supremă a atâtă generații de luptători.

Dorim, prin acest document de istorie contemporană, să reinviem CULTUL EROII. OR, să-l facem mai puternic pentru cinstirea tuturor luptătorilor căzuți întru apărarea integrității neamului și a gloriei strămoșești.

*Din partea celor aproape 11.000
veterani dobrogieni,
General-maior (retr.)
Valeriu DUMITRESCU*

CEI TREI OPTIMIŞTI



Pe lângă satisfacțiile strict profesionale, căpitanul de rangul III Adrian Brighidău are toate motivele să fie entuziasmat și de realizările fiilor săi. Elevi în clasa a IX-a la Liceul „Traian”, ambii practică cu succes yachtingul la clubul „ELECTRICA” din Constanța, clasa „OPTIMIST”, antrenați de profesorul Laurențiu Boicenco. În sezonul trecut, Andrei și-a disputat întâietatea în principalele competiții ale anului adjudecându-și, printre altele, trofeul „TOMIS” și cupele „ELECTRICA”, „MARINA” și „ȘTIINȚA”.

La ultima ediție a campionatelor României, Andrei a devenit vicecampion național.

Cu un an mai mare, Liviu - Gabriel a trecut deja în tabără juniorilor veterani. Luându-și adio de la clasa favorită, el a avut o evoluție de excepție la Tuzla (Turcia). Astfel, la campionatul balcanic de juniori, în compania reprezentanților Greciei, Bulgariei, României și ai țării gazdă, Tânărul „optimist” constanțean a surclasat cele 38 de ambarcațiuni concurente, readucând, după 22 ani, cupa de campion balcanic pe litoralul românesc al Mării Negre.

În 1994, cei doi veliști vor evolua în clase diferite : mezinul la „OPTIMIST”, celălalt la „LASER” dacă, bineînțeles, clubul va dispune de fonduri pentru a se dota cu o astfel de ambarcațiune. La balcaniada de yachting din Grecia, Liviu - Gabriel este decis să se claseze pe unul din locurile fruntașe, în timp ce Adrian și-a propus să schimbe doar... prenumele câștigătorului ediției de anul acesta.

Profilat pe scafandrie, fericitul părinte scrutează cu aceeași doză de optimism orizonturile carierei sportive ale celor doi liceenii, încrezător că, peste trei ani, tutrei vor păsi cu fruntea sus pe poarta Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN” - tatăl, în rîndul cadrelor între care a fost de curând cooptat ca specialist în domeniul tacticii navale, băieții, ca învățăței.

Pentru un asemenea bilanț și la o astă frumoasă perspectivă, felicitări și cele mai bune urări pentru 1994 familiei Brighidău.



O NAVĂ PREDESTINATĂ TOTDEAUNA SĂ ÎNVIINGĂ



Performanțele căpitanului de rangul III Corneliu Costiniciu vă sunt cunoscute din nr.18/1993 al revistei noastre. La panoplia succesorilor depăñă acum, reputatul navomodelist constanțean a adăugat, recent, prima medalie de aur cucerită de un reprezentant al Federatiei Române de Modelism într-o competiție internațională.

La campionatul mondial de navomodele măchete grupa C (măcișete de vitrină) desfășurat la Jablonec - Cehia, căpitanul român a expus miniaturile velierelor lui Columb „NINA”, „PINTA” și „SANTA MARIA” (la scară 1 : 300) și „PREDESTINAȚIA” (1 : 250). Ultima sa creație, înnobilită cu aur de „NAVIGA”, este o bijuterie arhitecturală. Pentru realizarea acesteia maestrul internațional al sportului și-a sacrificat timpul liber și concediul de odihnă de-a lungul unui întreg an de zile.

Deosebită atraktivă ca design, nava are și un istoric aparte. „PREDESTINAȚIA” este prima navă de linie a tinerei flote militare ruse fondată de tanăr Petru I cel Mare (1682 - 1725). A fost lansată la apă pe 27 aprilie 1700 în řâurile navale din Voronej, situată la 1500 kilometri de mare. Viitoarea navă - amiral a flotei din Marea Azov avea 36 metri lungime, 9,5 metri lățime, 3 metri pescăj și 58 de tunuri la bord. Planurile de forme ale celebrului velier, unicat în materie de arhitectonică navală și îndeosebi de artă decorativă aplicată, a fost proiectat de însuși Petru Mihailov. Încă din perioada studiilor efectuate în Anglia și Olanda, vizitorul tar al Rusiei dovedise calități exceptionale în domeniul navalistic. Proportionalitatea structurală și rafinamentul



elementelor decorative au conferit navei aura de celebritate, amplificată ulterior de serviciile aduse ţării în decursul celor zece ani de apărare a intereselor Rusiei în dispută cu Turcia. După pacea cu turci, de pe Prut, din iulie 1711, „PREDESTINAȚIA” a fost transferată la Sankt Petersburg, noua reședință imperială de la Marea Baltică. Pregătită pentru o călătorie în jurul Europei, navă s-a confruntat cu refuzul Turciei

de a-i lăsa cale liberă prin strâmtoarele Kerç și Bosfor. În schimb, aceasta a considerat că este avantajos să ocupește pentru o sumă substanțială, împreună cu o parte din flota militară din Azov.

După mai bine de două secole și jumătate, macheta navei care s-a dorit a fi inițiată botezată „GOTA PREDESTINATIA” a adus României o medalie de aur, iar autorului său - un premiu de două milioane de lei, din păcate, înjumătătit prin impozitare.

INSULA RADIOAMATORILOR

Domnul căpitan de rang I
III Cornelius Spor - comandantul navei „MIDIA”, și-a început activitatea ca radioamator (YO4DIJ) în februarie 1981. Este membru al Clubului radioamatorilor marinari din România (YO - M.A.R.C.) și singurul ofiter din Marea Militară cu autorizație pentru clasa a II - a de radioamator. În prezent posedă un emițător - receptor TRANSCEIVER U.S. de tipul MF-090, pentru

30 w OUT, antene INVERTED V dipole, 12 AVQ pentru trei benzi și un computer L/B 881 de concepție românească. În palmares are peste 200 de țări „lucrate” și 70 confirmate.

Din toate punctele de vedere, 1993 a fost cel mai eficient an din cariera sa de radioamator. Dintre cele 12 concursuri de marcă la care a participat, competițiile internaționale HOLLYLAND CONTEST, COMIR CONTEST și IARU CONTEST i-au adus satisfacții deosebite. Pentru

de statii spaniole în decurs de 24 de ore în HIS MAJESTY JUAN CARLOS THE KING OF SPAIN CONTEST a primit, recent, felicitările Uniunii radioamatorilor din Peninsula Iberică.

Legătura nr.29 din 11 aprilie a.c. a fost cu partenerul EA 5 JC, nimeni altul decât Maiestatea Sa, regele Spaniei.

Din colecția de QSL - urăi pasionațului radioamator constantean l-am selecționat pe cel ocazional de prima expediție a unui grup de 14 radioamatori hispanici (august 1992) în insula Aucanada.

Aucanada se află în Golful Alcudia, pe coasta septentrională a insulei Mallorca de care este separată printr-un canal cu o lățime de 150 de metri. În partea estică a insulei (140x190 metri) se număra codificat IOTA EU 004, există un promontoriu pe care se află un far construit în 1860, în timpul domniei M.S.Isabela a II - a.

*Grupaj realizat de
Căpitan-locotenent
Marian MOŞNEAGU*

UN „CAREU DE AŞI” ŞI... TABLA DE ŞAH



Patru obiceiuri împărtășite ai sportului minor - șahul - au adus noi rezultate remarcabile pentru palmaresul sportiv al Marinei Militare. Este vorba de căpitanul Dorin Hurmă, multiplu campion al armatei - maestrul; căpitan-locotenent Tudorel Lupu - candidat la titlul de maestrul; căpitan de rangul III Gheorghe Tintă - candidat la titlul de maestrul și căpitan de rangul III Andrei Furcă - categoria L.

Prezintă în perioada 3-12 octombrie la Băile Herculane, la Campionatul național de șah, echipe mixte - divizia C, acest „careu de ăși”, a reușit, împreună cu alți patru șahisti din afara armatei, să obțină locul I pe echipe și, implicit promovarea în divizia B, în care vor juca începând cu anul viitor.

Din discuția purtată cu unul din laureați, căpitanul - locotenent Tudorel Lupu (în imaginea de mai sus), amăflat că s-a jucat în sistem elvețian, au participat 15 echipe din țară, în finală rămânând echipa „Marina Callatis” care a învins cu 7-3 (scor excelent!) pe redutabilii șahiști de la „Șah club” Iași.

Pasiunatul ofiter șahist și-a exprimat satisfacția pentru rezultat și ne-a împărtășit câteva impresii: „A fost un maraton obosit, dar cu bucuria victoriei finale. Ne-am concentrat asupra tablei de șah, dar ne-am și „deconectat” făcând mișcare mai puțin șahistă, pe munte și prin imprejurimile stațiunii Băile Herculane. Chiar dacă premiu nu a fost în... bani, el are valoare prin performanța promovării în „B”.

Întrebai ce parere are despre șah, ne-a citat un mare poet - Pablo Neruda: „Ce este șahul? Pentru unii șahul este știință, pentru alții artă, pentru mine șahul este poezie - poezia luptei, a minții și a voinței”.

Cu ocazia altor turnee vom relata în paginile revistei mai multe amănunte despre câștigători. Tuturor le adescăm acum cuvenirele felicitări!

*Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC*



PUBLICITATE • PUBLICITATE • PUBLICITATE

**SISTEM
DE ÎNTRAJUTORARE TIP
SOCIAL-UMAN**

„PROCENT“

- Acolo unde este „PROCENT“ există și răspunsul uman compensatoriu de care aveți nevoie.

**SISTEMUL NOSTRU DE ÎNTRAJUTORARE
ESTE O REȚEA GATA SĂ LUCREZE PENTRU
DUMNEAVOASTRĂ**

- Cu eforturi minime - câștiguri maxime.

Coefficientul real de multiplicare a sumelor depuse cste de 8,4 ori.

8,4 - PROCENTUL SPERANȚELOR DUMNEAVOASTRĂ

„Se primesc sume între 20.000 și 400.000 lei în multipli de 20.

Câștigurile se plătesc după 60-100 de zile, la centrele din stațiunea Mamaia, hotel „AURORA“, Tel. 091/83.10.44 și localitatea Techirghiol, vila „IASI“, Tel. 091/73.56.37.

Pentru depuneri avem aceleași centre care funcționează cu un program **NON STOP**.

PUBLICITATE • PUBLICITATE • PUBLICITATE

„DANUBIUS” - O FIRMĂ AL CĂREI NUME DEVINE RENUME

S-a scris de nenumărate ori în paginile revistei noastre despre mirajul călătorilor pe mări și oceanele lumii. Dar nu s-a scris despre pasionații marilor (și nu numai) de a călători prin țară, de a face excursii la munte, la mănăstiri, în Delta, de-a lungul litoralului. În acest sens am făcut o documentare la o firmă din mijlocul înzestrării: DANUBIUS TRAVEL AGENCY Ltd.

Din discuția purtată cu cei doi direcțori ai societății, doamna CAMELIA DINU și domnul CIPRIAN POPESCU, am aflat lucruri ce pot interesa cătitorii noștri.

Firma a fost înființată în anul 1990, avându-i patroni de la început pe interlocutorii menționati mai sus. Obiectul principal al activității este turismul intern și internațional, precum și întregă gamă a prestațiilor turistice suplimentare oferite turiștilor: săzi, preponderent, pe litoral și, în general, în România.

Precizările asupra condițiilor oferite și serviciilor reprobabile le-am aflat chiar și de la ofițeri din Comandamentul Marinei Militare, precum și de la Secția de Legături Externe a Ministerului Apărării Naționale, doborând toate activitățile de gen (vizite, excursii, deplasări pe litoral) ale echipajelor de pe navele militare care ne-

impărtășește de toți atașații militari, satisfăcă acestora pentru posibilitatea avută de a se bucura de oșialitatea specifică poporului român, de a cunoaște frumusețile naturii, obiceiurile și tradițiile populare, istorica și civilizația locuitoilor acestor meleaguri".

Seriozitatea și spiritul de fair-play dovedite de „Danubius” au făcut ca firma să nu ală trea multe concurențe, inclusiv firme de stat. De altfel, este prima agenție licențiată de Ministerul Turismului în această zonă, eluăr înaintea celor de stă.

Diploma de licență, datată 14 octombrie 1993 și semnată de ministrul turismului, domnul DAN MATEI este la XI-a din țară și este inclusă la categoria A, constăind în dovedirea prestărilor și activităților de înalt nivel calitativ desfășurate de această agenție.

Spre edificare (dacă mai este cazul!) numai anul acesta, prin cooperarea cu firma străină „Royal Cruise Line”, 20.000 de turisti străini au avut posibilitatea de a vizita mănăstirile din Moldova, litoralul Valea Prahovei, ale și alte obiective de larg interes turistic. Interesant că agenția asigură întreg circuitul: de la navă cu autocarele se pleacă la avion, la aeroport sunt



resortului sportiv, a factorilor cu atribuții în domeniul, în Marina Militară să se organizeze ascunzătoare excursii pentru cadre și familiile acestora prin agenția care colindează țara: „DANUBIUS TRAVEL AGENCY”.

Este de dorit o asemenea colaborare și-o recomandăm celor interesați!

Din anul 1991 agenția și-a extins obiectul activității, înființând cca de-a doua societate „Trans DANUBIUS” - excenze ofice, deci o casă de schimb valutar cu rețea în principalele hoturi din Mamaia, în Constanța, Tulcea, la aeroportul Kogălniceanu etc.

„Trans Danubius” este o societate particulară care s-a impus pe piață datorită seriozității și corectitudinii în tranzacții, precum și în facilitățile de schimb valutar fără comisioană. Mai mult, agenția garantează restituirea banilor nefolosiți în țară.

„DANUBIUS” vă recomandă, dumneavoastră alegători!

- Tur de litoral ● Vizită în satul de vacanță Mamaia ● Plimbare pe mare cu vaporul ● Echităție la Mangalia ● Seară românească ● Seară orientală - „ORIENT”, Mamaia ● Vizită la ruinele anticei cetăți Histria ● O zi în satul Topalu și cetatea Capidava ● O zi într-un sat de pescari ● Masa românească și degustarea de vinuri la Murtatlar ● Vizită la monumentul triumfal „Tropaeum Traiani” și la ruinele anticei cetăți Adamclisi ● Excursie și pescuit sportiv în Delta Dunării ● Excursie în Carpați și pe Valea Prahovei
- Vizită la mănăstirile din Bucovina ● Excursie la București ● Dînă rustic la Polana Fântânei, pădurea Basarabi ● O zi la stâna de la Cheile Dobrogei

au vizitat, au fost organizate prin „DANUBIUS TRAVEL AGENCY”!

Au sosit pe adresa societății numeroase scrisori de mulțumire, inclusiv de la secția sus amintită, care a colaborat cu firma pentru desfășurarea activităților cu atașații militari acordată în România, în zona Constanța, Mamaia, Tulcea.

Îată un fragment concluziv din scrisoarea de mulțumire trimisă de Secția legătură Externe: „Dorim să vă trimitem puternicele impresii

asteptări de alte autocare și aceasta se repetă la return, oferind turistilor tot confortul și siguranța pe timpul excursiilor.

Un merit important îl are doamna STELA IORDACHE, șefă biroului ghizi, ce selectează cu abilitate și competență colaboratorii, care sunt ghizi pricinuți, buni cunoștori ai limbilor străine, cu largi cunoștințe în domeniul istoriei și geografiei țării și, nu în ultimul rând, pasionați de această îndeletnicire.

Poate nu ar fi lipsit de interes ca, prin grija

Este și motivul pentru care comportamentul de relații și protocol din comandanțatul marinei colaborează cu această agenție!

Revenind la turism, conducerea societății apreciază modul cum se preocupă domnul GHEORGHE IANOPOL, șeful biroului de programări turistice, de proiectarea-derularea activităților.

*Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC*

Prezentăm celor interesați adresa și telefoanele la care pot fi găsiți cei din conducerea agenției: sediul - B-dul Republicii 22/36 Constanța, România, telefon 091-670129; 615836, fax 091-618010 și telex 14922 DTAROM R.

Nu putem spune, în încheiere, decât... călătorie plăcută și bani cât mai mulți prin „DANUBIUS TRAVEL AGENCY”!



Pret : 100 lei