

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 25 (3/1994)

Nava - scoala "MIRCEA"



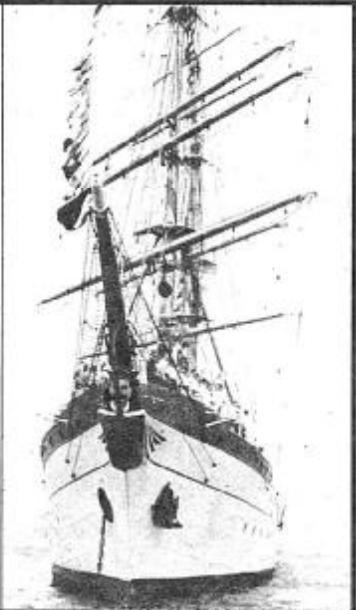
Din SUMAR :

Nava - școală

"MIRCEA"

55 DE ANI ÎN SERVICIUL MARINEI ROMÂNE

pag. 9 - 20



- O redutabilă "navă" ... fără număr de bordaj pag. 4, 5
- Prezențe românești în Oceanul Planetar pag. 7
- Nume de eroi înscrise pe bordaj pag. 21
- MAGAZIN pag. 26

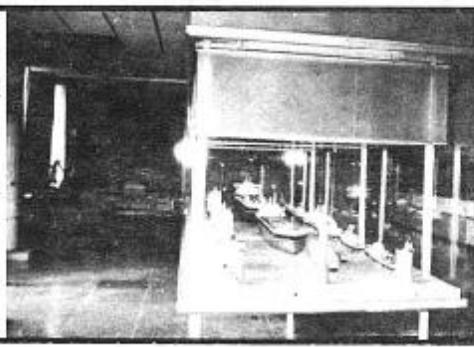
COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC, Cpt. Lt. Marian MOSNEAGU, redactori.

Corector: Floare BRÂNZĂ;
Dactilografie: CÂRCEANU Rodica;
Fotoreporter: Valentina CIUCU

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ

*Muzeul
Marinei
Române*

Un sfert de
veac de existență
pag. 22 - 23



Coperta: I Nava-școală "MIRCEA"

IV Simbolurile velerelor (și autografele comandanților) participante la festivitățile nautice prilejuite de bicentenarul S.U.A.

Tiparul executat la Tipografia "GOLIAT" Constanța

Procesare computerizată



GMB COMPUTERS
& SERVICES

Constanța 8700 Str. Ion Lahovari Nr. 158
Tel. / Fax. 041/636644 665291 618305

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL
Procesare text: Irina MIRONOVICI

Redacția: CERCUL MILITAR

CONSTANȚA

strada Traian nr. 29

Telefon: 618127; 615700/238

STRATEGIA MARITIMĂ AZI

Distinsul sef al Facultății de Comandă și Stat Major din Academia Navală, domnul căpitan de rangul I Emilian Tigănaș a spus, și chiar a scris, că marinarii nu au avut un teoretician militar de talia lui Clausewitz.

Fără a încerca să intru în dispută cu domnia sa, eu cred că lumea navală nu a dus lipsă de teoreticieni iluștri care au studiat și au scris despre războiul pe mare și, dacă menționăm numai amirali Mahan, Colomb, Rechmond, Tirpitz, Castex, Lacoste, Nimitz, Lenhardt, Conti, Gorskov, putem spune că s-a scris suficient și au fost emise o multitudine de teorii și principii privind războiul pe mare.

Concepții ca "puterea maritimă", "controlul mării", "blocada", "supremația pe mare", "bătălia decisivă", "flota inferioară în acțiune", "bătălia aero-terestră", "proiecția puterii navale asupra uscatului" și.a. au generat o multitudine de strategii navale.

Conceptele enumerate mai sus au servit ca fundament teoretic pentru argumentarea strategiilor de ducere a războiului pe mare. În decursul vremii ideile strategice au cunoscut evoluții în pas cu dezvoltarea tehnologică și situația geopolitică a statelor maritime, dar toate au avut ca obiectiv modele prin care țările încercau să-și mențină sau să-și sporească puterea pe mare, în timp de pace și războl.

Strategia marilor bătălliilor navale ale navelor de linie din primul război mondial, strategia submarinelor și cea aeronavală din timpul celui de-al doilea război mondial, strategia nucleară din perioada războiului rece, reprezintă momente distincte ale modului cum s-au purtat sau urmău să se poarte războalele pe mare.

Până la dispariția Tratatului de la Varșovia forțele navale NATO au preconizat o strategie ofensivă generală pe întregul ocean planetar, care avea drept scop distrugerea sau neutralizarea, în baze și pe mare, a forțelor navale sovietice, ca apoi F.M.M. să aibă libertatea de a executa acțiuni ofensive împotriva obiectivelor terestre.

Odată cu sfârșitul războiului rece, ca urmare a dispariției U.R.S.S., marina americană adoptă, în noiembrie 1992, un alt concept strategic, denumit "DINSPRE MARE" (FROM THE



SEA) care transferă strategia navală de la războiul global pe mare, la acțiunea regională, în zonele de insecuritate.

"DINSPRE MARE" reprezintă trecerea de la strategia maritimă globală la strategia regională care permite U.S.NAVY ca, în cooperare cu infanteria marină și aviația, să reacționeze rapid la situații de criză, punctul central al operațiunilor navale fiind acum orientat spre rezolvarea stărilor de conflict de pe litoral.

La al XII-lea simpozion internațional despre "Puterea maritimă", înținut la Colegiul Naval de Război al marinei S.U.A. în noiembrie 1993, amiralul Frank B. Kelso, șeful operațiunilor navale, spunea că el prevede dezvoltarea forțelor maritime în viitor deoarece flexibilitatea și mobilitatea lor oferă conducerii politice cea mai mare varietate de rezolvări posibile. "Forțele navale pot naviga în apele Internaționale fără nici o permisiune. Putem aștepta răbdători la o anumită depărtare, sau putem acționa rapid. Să pentru a ne evidenția puterea putem face acest lucru cu ajutorul aviației, rachetelor de croazieră sau a infanteriei marine".

Astfel s-a născut strategia "dinspre mare" care accentuează rolul expediționar al flotelor pentru rezolvarea conflictelor regionale. Dacă până la sfârșitul anilor '80 căutarea, descoperirea și urmărirea submarinelor nucleare era făcută în tot oceanul planetar, astăzi flotele stau cu un picior pe mare și unul pe uscat, fiind primele care iau calea forțelor pentru menținerea sau impunerea păcii,

asa cum au făcut-o în Golful Persic, în Somalia și o fac în prezent în Adriatică.

Se pune firesc întrebarea dacă această nouă strategie este acceptată de majoritatea statelor. La simpozionul mai sus amintit, cei mai mulți participanți au afirmat că posibilitatea izbucnirii unui război maritim de amploare este mică. Vom asista, în viitor, la folosirea puterii navale în rezolvarea unor obiective limitate, în zona de litoral sau pe uscat. S-a evidențiat și poziția unor state mici care prevăd că principală misiune a flotelor este aceea de a proteja resursele marine din zonele lor economice exclusive și platoul continental propriu ca expresie a dreptului suveran de exploatare a bogățiilor mării.

Implicitarea marinelor militare în controlul mării pentru a interzice traficul cu narcotice și a eradică terorismul și pirateria pe mare, este o altă direcție strategică a statelor care se confruntă cu aceste fenomene.

Se poate concluziona că toate statele și-au propus ca strategia lor maritimă să răspundă nevoilor securității internaționale, menținării păcii, asistenței umanitare, cercetării oceanografice și ajutorul în caz de dezastre naturale. Dar cea mai importantă sarcină a strategiei maritime rămâne tot cea privind dreptul inalienabil la libertatea de navigație pe mare, care asigură 95% din comerțul mondial.

Contraamiral
Constantin IORDACHE

Performanțe la superlativ

"MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ DETINE O MODERNĂ NAVĂ DE LUPTĂ FLUVIALĂ"

- afirma domnul contraamiral inginer GHEORGHE BECHES, locțitor al șefului Statului Major și șeful Direcției Tehnice și de Înzechare a Marinei Militare.

- Domnule contraamiral, în urmă cu aproape opt decenii, dar și ulterior în zilele lui august '44 înamicul s-a confruntat pe Dunăre cu o clasă de nave redutabile: monitoarele. Se poate vorbi astăzi despre perpetuarea acestui sentiment de invincibilitate pe fluviu?

- Ca țară riverană Dunării, de care este mărginită la sud pe ultimii 1075 kilometri al cursului său inferior, România a păstrat ca tradiție și tinde să-și consolideze această faimă a imbatabilității. Primordiale sunt poziția geostrategică a țării noastre și spectrul intereselor politico-militare care s-au răsfrânt întotdeauna benefici asupra gurilor fluvio-deltaice și a litoralului vestic al Mării Negre.

În acest context, în cadrul procesului de restructurare și de modernizare a armatei este inclusă și revenirea la organizarea tradițională a Marinei Militare prin refințarea Flotilei de Dunăre.

Evenimentele politico-militare care s-au succedat în Europa de Est după destrămarea sistemului țărilor socialiste ca și a tratatului de alianță militare ale acestora au impus redefinirea și elaborarea unei noi concepții doctrinare de apărare în concordanță cu mutațiile survenite în această zonă. Conflictul armat din fostă Iugoslavie, ca și noile state care și-au adjudecat apartenența unor porțiuni de fluviu sau de litoral au impus reevaluarea statutului juridic, politic, economic și militar al Dunării și Mării Negre.

Mai mult, inaugurarea canalului Rin-Main-Dunăre a însemnat consacrarea acestui traject ca principală arteră transeuropeană



de tulare a fluxurilor comerciale între Orientul Mijlociu, bazinul de est al Mediteranei, porturile Mării Negre și conurbațiile din zona economică concentrată în nord-vestul continentalului, deservită de porturile Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Hamburg și.a. Această alternativă a făcut ca importanța Dunării să crească nu numai ca sfere de interes a țărilor riverane, ci și ca zonă ce polarizează atenția S.U.A., Marii Britanii, Turciei, Greciei, Rusiei, Ucrainei și.a.

Din această perspectivă, este firească preocuparea României de a dezvolta și fortifica o grupare de forțe fluviale eficace. Acestea au misiunea să fie permanent în măsură să asigure securitatea atât a teritoriului românesc cât și a traficului internațional în extremitatea estică a arterei Constanța - Rotterdam la care suntem racordați prin Canalul Dunăre-Marea Neagră și zona liberă Constanța Sud-Agigea.

- Recent ati coordonat activitățile de omologare a monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU", intrat în dotarea Marinei Militare la finele anului trecut. Cât de convingătoare sunt rezultatele testelor la care au fost supuse nava și echipajul său?

- Această navă a fost construită de Sănătul Naval Drobeta-Turnu Severin pe baza unui proiect original elaborat de ICEPRONAV Galați și îmbunătățit de specialiști Marinei

Militare. Monitorul este continuatorul prototipului de vedetă blindată fluvială realizată în urmă cu 10 ani de Sănătul Naval Mangalia, variantă constructivă îndelung admirată și apreciată de specialiștii militari.

Rezultatele au fost cele scontate. În final, s-a confirmat că este o navă cu o cadență mare de foc, cu tir de precizie și excelente calități manevriere, capabilă să execute trageri la viteza maximă, inclusiv pe timpul gărișiei. O altă particularitate a sa constă în faptul că este echipată cu 2 motoare principale tip 24 H 165 cu o putere de 2200 CP fiecare, produse în premieră de Societatea Comercială "MASTER" S.A. București.

Foarte silentoase, acestea dezvoltă o viteză superioară vedetelor blindate, monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU" fiind la această dată cea mai mare și rapidă navă de luptă fluvială.

Piese de artillerie de bază provin din navalizarea și adaptarea la condițiile specifice de tragere a tunului de 100 mm cu care este dotat tancul românesc, la fel de bine cotat în ierarhia blindatelor lumii.

Armamentul, echipamentele și aparatul cu care este înzestrată nava au fost asigurate în marea lor majoritate de întreprinderile românești de profil din cadrul Regiei Autonome pentru Tehnică Militară RATMIL - R.A. Excepție fac doar radiotelefonul naval "KELVIN" de producție engleză și radiolocatorul de navigație bulgăresc "PECIORA".

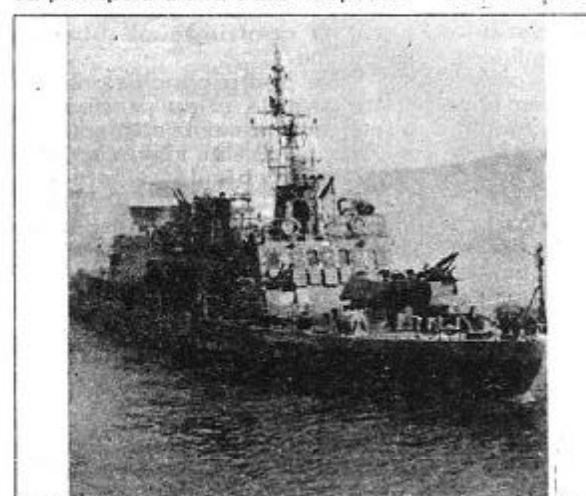
Reservele mari de muniție, combustibil și materiale conferă monitorului o mare autonomie și putere de luptă pentru apărarea comunicațiilor fluviale și sprijinul trupelor de uscat.

- În concluzie, despre monitoare se poate vorbi la superlativ?

- Nimic nu este exagerat. Aceste performanțe reprezintă materializarea spiritului creator și a muncii îndelungante de cercetare la care și-au conjugat eforturile constructorii, ca și valorosul corp de cadre ingineri și de comandă din Marina Militară, pe care le-am avut alături, de la proiectare până la omologare. Le mulțumesc tuturor și nutresc speranța că vom beneficia de alocațiile bugetare necesare pentru ca și celelalte monitoare aflate în construcție să se poată integra în procesul de pregătire pentru luptă și instrucție marinărească.

- Vă dorim succes!

Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU



O REDUTABILĂ "NAVĂ" ... FĂRĂ NUMĂR DE BORDAJ

Nu vă propunem să vorbim astăzi, stimăriți cititori, despre marinarii care înfruntă furtuna și gerul, arșița și neprevăzutul, în largul mării, împlinindu-și neclintit datoria, vechind, în aceste vremuri incerte, frunțările albastre ale patriei. Nu vom vorbi despre acei spre care se îndreaptă, de obicei, "luminile proiectoarelor" admiratiei noastre - "clasicii" lupi de mare. Vă vom prezenta, însă, astăzi, altfel de marinari, navigând pe o altfel de mare. O mare în care talazurile au glas metalic, iar furtunile întămpinate, deși "abstracte", sunt tot atât de dure încleștări între inteligență și pricerearea umană și realitatea materială. Iar munca acestor marinari, deși învăluită în anonimat, condiționează ferm succesul "avangărzii" din mare. Vom vorbi azi, aşadar, despre acești oameni cu mâini de aur, îmbrăcați în salopete. Despre oamenii care, conform unui dictum marinăresc, fac să meargă mașina, iar cum se stie, dacă "MERGE MAȘINA - MERGE MARINA".

Pe punctul de comandă a acestel redutabile "nave" ... fără număr de bordaj, comandanțul, domnul căpitan de rangul I inginer Augustin Nicola, ne prezintă caracteristicile, "echipajul", misiunile și drumul navei sale.

Numele a ceea ce am numit, printre figură de stil, "navă", este de fapt Baza centrală de reparații a Marinei Militare. Ea a fost "lansată" - aşadar înființată - acum 12 ani, în 1982, regrupând oameni specializați și mijloace necesare împlinirii unui obiectiv major - reparația, cu forțe proprii, a tehnicii militare de toate categoriile, din dotarea navelor militare. Un alt punct de referință în istoria "navei" a fost - după cum ne relata interlocutorul nostru - anul 1993, când au fost date în exploatare noile spații de producție ce asigură bazei condiții optime pentru destășurarea procesului de producție pe fluxuri tehnologice, spații realizate (începând din 1991) cu eforturi ușor de imaginat în condițiile unui buget mai mult decât austero. Vorbind despre "echipaj" esle demn de remarcat faptul că acest colectiv cuprinde specialiști de înaltă clasă (militari și angajați civili) în domeniul exploatarii și reparării tehnicii militare, oameni formați în decursul anilor în Marina Militară. "Avem - cum ne spunea domnul comandanț - poate cel mai mulți ingineri lucrativi pe "metru pătrat" din întreprinderile acestelui părți de țară. El reprezintă o sesizare din personalul bazei ce numără câteva sute de oameni. Avem, de asemenea, un numeros corp de maistri militari și civili, cu un înalt grad de specializare în domeniile ce le abordează. Putem spune, cu "mândrie modestă", că suntem o unitate cu profil tehnic complet. Să regret că spațiul de care dispunem nu ne îngăduie să amintim decât

doar cățivă dintre acești redutibili specialiști - căpitan de rangul I inginer Lucian Ștefănescu, căpitan de rangul II inginer Mihai Mincu, ingineri civili Claudia Stoinescu și Constantin Iordache (care, de la absolvirea facultății au muncit, s-au format și s-au alăturat în această unitate), maistri militari principali Nicolae Dumitrașcu și Vasile Rusu".

Obiectivele principale de activitate sunt reparații în domeniul aparatului electronic, reparații la toate categoriile de armament naval și arme sub apă, motoare electrice și termice. Mai nou, s-a constituit un nucleu specializat în reparații la instalațiile frigorifice, necesare navelor. De asemenea, un alt nucleu abordează fabricarea unor categorii de tehnică proiectată cu forțe proprii ale Marinei Militare.

Dar domeniul incontestabil, la vârf, în munca specialiștilor bazei, este repararea aparatului electronic (aparatură de navigație, radio, radiolocatoare, hidrolocație), de fapt aceasta reprezentând un unicat în domeniul naval (nici-un șantier românesc nu este în măsură, acum, de asemenea performanță).

Unitatea dispune și de standuri de probă pentru majoritatea categoriilor de tehnică pe care le repară, ceea ce permite o certificare "loco" a calității operațiunilor efectuate. În ultima perioadă s-a extins raza de acțiune a activității bazei, aceasta depășind porțiile unității, inclusiv intervenții la bordul navelor prin intermediul unor echipe complexe de specialiști. Acest lucru a dus la o creștere a eficienței, reparațiile curente și medii efectuate la bord reducând timpul de staționare al navelor și, implicit, costul.

Iată două exemple revelatorii vizând cele mai puternice nave militare, la mare și în râu: pe distrugătorul "MĂRĂSEȘTI", în afară de motoare, totul a fost instalat și pus în funcțiune de echipe de specialiști ai bazei. La noul monitor "MIHAIL KOGĂLNICEANU", echipe conduse de căpitanul de rangul III Vasile Leonte, căpitanul-locotenent Iulian Gimpu și maistrul principal Mihai Moță au realizat un "tur de forță" lucrând în șantier și la bord, fără weekend-uri și în condiții meteo aspre, pentru ca nava să fie livrată la timp.

Și, în încheiere, ca să relevăm, sintetic, rolul oamenilor Bazei centrale de reparații ar fi suficient să ne imaginăm ce ar însemna absența acestei redutabile "nave" de sprijin a Marinei Militare. Limbajul obiectiv al cifrelor și faptelor e concludent: peste jumătate de miliard de lei anual, (cursul din 1993) afectați de la buget pentru executarea reparațiilor în întreprinderi civile care n-ar reuși să răspundă integral cerințelor, domenii importante rămânând pur și simplu "descoperite". De asemenea, dificultăți, practic insurmontabile, privind menținerea la parametri de funcționare a flotei militare.

Maior
Costin CONSTANDACHE



Învățământul superior de marină**ÎN VÂLTOAREA EFORTURIILOR DE REDRESARE
A FLOTEI COMERCIALE ROMÂNEȘTI**

După 1990, atât Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" (A.N.M.B.) cât și Institutul de Marină Civilă (I.M.C.) din subordinea Ministerului Învățământului își dispută competențele în pregătirea viitoarelor cadre. În absența unor contracte ferme cu companiile de nave și

spațiilor de cazare. Procesul de învățământ este susținut de 12 laboratoare, 49 cabine, 4 săli de specialitate, un atelier mecanic, un planetariu, oficiu de calcul, o bibliotecă cu peste 30.000 de volume, club studențesc, sală de spectacole, o bază sportivă modernă, un bazin de înot olimpic, o bază de nave școală.

În 1993, printre absolvenții A.N.M.B. s-a numărat și prima promoție de ofițeri fluviali de 3 ani, iar în acest an societatea particulară "PONTICA" va beneficia de primii 51 de studenți specializați la cerere."

Conferențiar doctor Inginer DUMITRU DINU, rectorul I.M.C.:

"I.M.C. traversează o perioadă dificilă, dar evoluția învățământului superior de profil nu poate fi raportată decât la viitorul marinel române. În acest context, problemele specifice sunt legate de organizarea practicii studenților din anul V, repartitia absolvenților - o mare parte dintre aceștia iau drumul companiilor străine, fără a exista posibilitatea recuperării cheltuielilor financiare de formare a acestor cadre -, obținerea brevetului de ofițer de marină și.a."

IOAN COSTRUT, directorul adjunct al C.P.P.M.C.:

"Am experiența celor doi ani de specializare la Universitatea maritimă mondială din Malmo - Suedia.

Pe plan internațional se manifestă un deficit de ofițeri de marină brevetata, dar și o tendință de a acapara cadrele gata pregătite ale altor state, a căror retruire se face sub baremele propriilor angajați.

Scolarizarea nu este singura soluție acceptată, întrucât se tinde spre o polivalență profesională. Pe baza tehnologiilor moderne incorporate la bordul navelor, se experimentează reducerea drastică a personalului navigant.

Concomitent este vizată și o diferențiere strictă pe categorii de lucrări și servicii a personalului

ambarcat. Noua abordare funcțională a atribuțiilor ofițerilor de marină va fi stipulată în Convenția pentru pregătirea, atestarea și efectuarea serviciului de cart pentru navigatori, care va apărea sub egida I.M.O. în 1995.

VALENTIN ZEICU, director resurse umane, Compania maritimă de navegărie "PETROMIN":

"Într-adevăr, studentul marin trebuie să devină factor de decizie la bordul navei, nu numai un executant cu capacitatea teoretică de a răspunde unor cerințe profesionale. Problema armatorilor este că nu prea găsesc ofițeri cu conștiința profesională și vocația acestui valoros grup de cadre. "PETROMIN-ul" este un holding cu 84 de nave exploataate de 10 parteneri interni și externi. Din 3300 de angajați, circa jumătate sunt ofițeri. Avem un învățământ de marină competitiv, atât de bun încât a stârnit invidia și chiar panică între ofițerii altor flote. Peste 80 la sută dintre ofițerii români trimiși să lucreze în sisteme noi de shipping s-au adaptat foarte bine la tehnologile de vîrf.

Aveam nevoie însă de ofițeri cu o mentalitate nouă, capabili să se exprime elevat în limba engleză, cu o foarte mare mobilitate profesională, cu noțiuni de comerț și drept maritim internațional, de experți în tehnica electronică și a computerelor, adevărați "oameni de navă". A.N.M.B. este singura instituție care poate pregăti ofițeri de comandă foarte buni, cu spirit de disciplină, capabili să se constrângă pe el pentru a constrângă pe alții, cu pregătire psihologică și un spirit marinăresc cultivat.

Pregătirea practică a studenților este priorită. Viitorul învățământului de marină trebuie polarizat către Inspectoratul de Stat al Navigației Civile și către C.P.P.M.C. care au obligația să creeze și să solicite instituțiilor de învățământ superior modelul ofițerului de marină corespunzător cerințelor actuale și de perspectivă ale flotei comerciale românești."



Instituțiile portuare beneficiare, cifra de școlarizare scade de la un an la altul, iar perspectivele sunt puse sub semnul întrebării. Seminarul organizat la începutul lunii aprilie a.c. de Senatul A.N.M.B. și găzduit de Centrul de Perfectionare a Personalului din Marina Civilă (C.P.P.M.C.), având drept temă "Viitorul învățământului superior de marină", a reușit să găsească dacă nu o soluție, cel puțin câteva priorități pe care le prezintăm în rezumat.

Căpitan de rangul I inginer CORNELIU CRISTESCU, rectorul A.N.M.B.:

"Cadrele marinei române moderne formate de-a lungul celor patru decenii de învățământ superior militar au răspuns întotdeauna exigențelor impuse de flota militară, comercială și de pescuit oceanic. În perioada 1973-1990, 7534 de tineri ofițeri au primit diploma de absolvent al Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN".

În prezent numărul studenților marinari este mult diminuat deși A.N.M.B. este o instituție etalon, cu spații de învățământ și o dotare materială comparabile cu cele ale instituțiilor similare din Franța, Italia, Marea Britanie, Turcia. Campusul studenților marinari se întinde pe o suprafață de 27 hectare din care 55.000 metri pătrați sunt rezervați

Căpitan-locotenent Marian MOŞNEAGU

OMUL ȘI UNIVERSUL ALBASTRU**UN CERCETĂTOR ROMÂN ÎN INSULA PARI**

Inventarul faunistic al planetei noastre este apreciat cifro de specialiști la mai mult de un milion și jumătate de specii de animale dar este departe de a fi complet. Adâncurile oceanului planetar ascund, poate, cea mai mare parte din speciile necunoscute. Printre cei care au avut o contribuție de seamă la îmbogățirea tezaurului cunoașterii universale s-au numărat și savanții români Grigore Antipa, Emil Racoviță, Ion Borcea, Mihai Băcescu, precum și alții. Preocupările continuă. Cercetători și oameni de știință de la Muzeul de Istorie Naturală "Grigore Antipa" din București, participând la diverse expediții internaționale, își aduc contribuția deosebită la completarea, în continuare, a acestui tezaur.

Astfel, în iarna și primăvara anului 1991 o expediție românească condusă de dr. Dumitru Murariu, directorul Muzeului de Istorie Națională "Grigore Antipa", a participat la o astfel de expediție în Arhipelagul Filipinelor. Domnul Alexandru Marinescu, participant la expediție ne-a pus la dispoziție o pagină de jurnal pe care o redăm mai jos.

X X X X X

... "În fine ajungem la creasta exondată, alcătuită din corali morți, o depășim, pătrundem în apă și în fața noastră se deschide miracolul recifului, un adevarat recif marginal. Este greu să descriu în cuvinte această lume extraordinară și abia acum îmi dau seama că filmele nu pot să redea mai nimic. Spectacolul este absolut grandios și este imposibil să găsești mijloace pentru a zugrăvi diversitatea coralilor, formele lor fantastice, marile pălării de *Acropora* pe sub care te poți strecura, nu fără să-ți zgârli spatele, masivele blocuri de *Porites*, de *Favia*, câte un *Alcyonar*, un așa numit coral moale, galben și revărsat ca o salată, după toate aparențele din genul *Sarcophyton*.

Panta coboară rapid spre adâncuri ce devin sumbre, de un albastru întunecat. Apa este de o transparență excepțională și

viziibilitatea este perfectă până la 20 m. Plutesc, lipsit de greutate, într-o lume de basm.

O mișcare ușoară din labă și cobor rapid până când vizorul mi se turără pe fată și în urechea dreaptă mă fulgeră o durere. Am trecut de 12 m, mai zăbovesc o clipă pentru a admira un mare sponger violet, în formă de urnă, apoi următoare privind fascinat la mulțimea peștilor din jurul meu, uimit de multitudinea formelor și varietatea coloritului. Nu sunt speriat de prezența mea, se mișcă

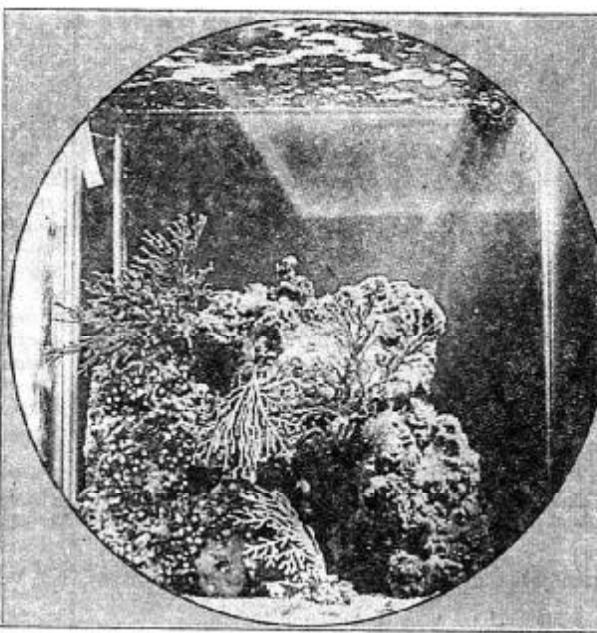
pătat. Se închide fulgerător când întind mâna spre ea. Descopăr apoi Gorgonile violete, anemonele în care se adăpostesc mici pești-clovni (*Amphiprion ocellaris*), bureți roșii, mulțimea viermilor *Spirographis* ce își scot, din tuburile adâncă vârâtele în coralii masivi, panașele lor delicate, colorate în galben, albastru sau portocaliu. E suficientă umbra mâinii pentru a dispărea imediat.

Rămân extaziat în fața mișcărilor grăioase ale unei moluște Nudibranchiale cu corpul negru tivit cu portocaliu. O uriașă murenu cu corpul acoperit de pete întunecate, poate *Echidna nebulosa*, se prelungește la baza unui mare coral pentru a dispărea apoi într-o fisură. Brațul albastru și subțire al unei stele de mare se zărește sub alt coral, o recunoște, este *Linckia laevigata*. Mă îndrept spre ea, dar în dreapta mea, pe o gorgonie a poposit o *Comatula*, un splendid crinde-mare, liber, și cotesc pentru a-l împinge în masa apei ca să pot să-l urmăresc mișcarea elegantă a celor 10 brațe penate de o uimitoare culoare roșie-vișinie care după câteva lăimi virează spre negru ...

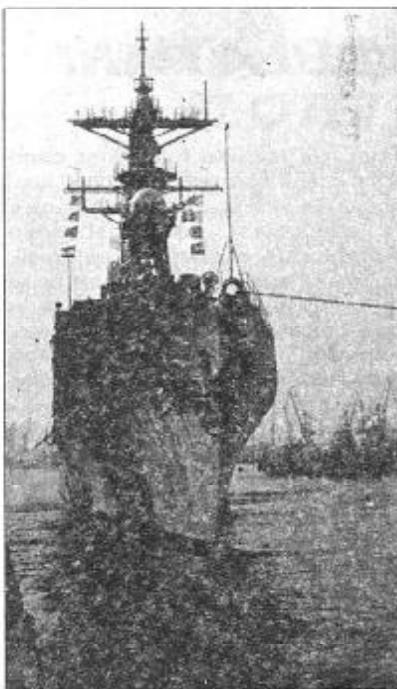
Înserarea ne-a silit să punem capăt scufundărilor, să treocem în revistă materialele adunate, să le sortăm la repezecă și să le aranjăm în ligheane, găleji, filee, saci, apoi să pornim spre târm.

După momentele de extaz din adânc, acest drum, de aproape un kilometru, prin lagună, a fost un adevarat coșmar. Împovărați peste măsură fiindcă am vrut să transportăm tot ce oulesesem, cărând și echipamentul de scufundare, nemătărit practic, cu dese poticnelli, spre mal.

Am sosit cu picioarele zdrelite, noile înțepături și zgârieturi adăugându-se la ursurile din zilele precedente. Multe dintre ele s-au infectat curând și le-am purtat ca "amintiri durabile."



OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE



DISTRUGĂTORUL U.S.S. "ARTHUR W. RADFORD"

După 11 ani de la prima sa vizită (13-17 iunie 1983, împreună cu fregata "ANTRIM"), U.S.S. "ARTHUR W. RADFORD" (D.D. - 968) a revenit la Constanța cu aura celui mai valoros distrugător din flota S.U.A.

A şasea în seria celor 31 de distrugătoare tip "SPRUANCE" construite începând cu 1970 de Santierul Naval Ingalls Shipbuilding Litton Corporation din Pascagoula - Mississippi, această navă a intrat în serviciul U.S. Navy la 16 aprilie 1977.

Pe lîmpînătatea (1-7 martie a.c.), la bord s-a aflat și comandanțul Escadrului de distrugătoare 24, căpitanul de rangul I D. Van Cann. Nava este comandanță din 1993 de căpitanul de rangul II Dennis V. Army.

Silueta și performanțele nautice deosebite sunt conferite de următoarele caracteristici tehnico-tactice: deplasament - 9200 tone; lungime - 171,7 metri; lățime - 16,8 metri; pescaj - 9,7 metri; viteză - 33 Nd; autonomie - 6000 Mm/20 Nd. Echipajul este format din 36 ofițeri, 27 subofițeri și 354 marinari.

Reutilarea cu cele mai sofisticate sisteme de armament și tehnică de luptă ofensivă a transformat nava într-o forță combativă de prim rang a marinei americane. În acest capitol se includ: 2 tunuri a.a. calibră 127 mm MK 45; 1 tun 54 mm; 2 tunuri 20 mm MK 15 Close In (CIWS), 2 x IV rampe de lansare a rachetelor HARPOON, 1 rampă verticală de lansare a rachetelor TOMAHAWK (61 bucati), 1 rampă de lansare a rachetelor navă-ser NATO SEASPARROW, 2 x III tuburi lanțtorpile 324 mm MK 32, 1 elicopter LAMPS MK III.

În premieră, U.S.S. "A. W. RADFORD" și distrugătorul "MĂRĂȘESTI", nava-amiral a Marinei Militare Române, au efectuat un exercițiu comun de navigație în apele internaționale ale Mării Negre, în cooperare cu avionul de ceroetare maritimă P-3C "ORION". Acesta are 12 membri în echipaj, este comandat de locotenent-colonel Ron Schuller și a sosit pe aeroportul Mihail Kogălniceanu de pe baza aero-navală Sigonella - Italia.

Între cei 12 marinari americani ambarcați pentru schimb de experiență la bordul distrugătorului românesc "111", comandat de căpitanul de rangul I Alexandru Tiron, s-au aflat comandorul Dan Holloway și locotenentul John Molton, șeful de stat major și respectiv specialistul principal cu navigația al escadrонului american.

În finalul activității, specialistii Flotei a VI-a au remarcat competența profesională probată de gazde ca și compatibilitatea sistemelor de comunicații ale celor două nave, subliniind perspectivele amplificării relațiilor amicale și a schimburilor de experiență prin colaborările estimate în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

MESAGERII ARMATEI UCRAINEI

În perioada 15-17 martie a.c., o delegație militară condusă de generalul de ermaț Vitali Radețki, ministru apărării ai Ucrainei a efectuat o vizită în țara noastră. Cu acest prilej a fost semnat "Accordul de cooperare între Ministerul Apărării Naționale al României și Ministerul Apărării Naționale al Ucrainei".

În coa de-a doua zi a vizitei, membrii delegației ucrainene, printre care s-a aflat și viceamiralul V.G. Bezkorovaini, comandanțul Forțelor Maritime Militare, au fost oaspeți marii marinarilor constanțeni, fiind primi de domnul viceamiral Gheorghe Argeșescu, șeful Statului Major al Marinei Militare.

Poziția întrevodereaui au fost abordate probleme legate de extinderea relațiilor amicale și de cooperare între cele două flote din bazinul Mării Negre.

Au fost vizitate distrugătorul "MĂRĂȘESTI" (în imagine), Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și obiective turistice de pe litoral.

Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU



Seminar științific

DIMENSIUNI ACTUALE ALE SECURITĂȚII NAȚIONALE

Reevaluarea conceptului de securitate națională a României în contextul politic-militar european actual - a constituit obiectul unui seminar științific organizat de Fundația Colegiului Național de Apărare și Fundația "Hans Seidel" (organizație germană neguvernamentală cu sediul la München).

Găzduit pentru a doua oară de Academia Navală "Mircea cel Bătrân" din Constanța, seminarul a reunit o seamă de personalități ale vieții politice și științifice, parlamentare, cadre din conducerea Statului Major al Marinei Militare, absolvenți și cursanți ai Colegiului Național de Apărare, ziaristi. Lucrările seminarului au fost urmărite de un însemnat număr de ofițeri din Academia Navală și unități de marină.

Seminarul a fost deschis de domnul viceamiral Gheorghe Argeșescu, șeful Statului Major al Marinei Militare, urmând apoi o interesantă alocuție rostită de domnul Horst Kossak, reprezentant al Fundației "Hans Seidel".

Au prezentat comunicări general-major Mihalache Scarlat - "Percepții actuale ale conceptului securității naționale", colonel Ion Rus - "Dimensiunea națională a securității în context european și mondial", căpitan de rangul I Corneliu Rudencu - "Securitatea de cooperare în zona Mării Negre", dr. Liviu Mureșan - "Factori generatori de risc la adresa securității naționale", colonel Nicolae Funeru - "Dimensiunea internă a logisticii integrării militare românești în structurile europene și euroatlantice", contraamiral Virgil Stoica - "Prevenirea riscurilor la adresa securității naționale; zona Mări Negre", Iulian Fota - "Riscuri neconvenționale la adresa securității naționale".

Scurte, le obiecte, sintetizând idei - forță privind problemele actuale care vizează securitatea națională, comunicările s-au bucurat de aprecierea unanimă a celor din asistență, au creat motive de reflecție.

Încă o dată a fost evidentiat faptul că problema securității naționale trebuie privită ca o prioritate a priorităților actuale, ei subordonându-i-se concepția privind Doctrina de apărare a României și întregul pachet de legi ce vizează apărarea.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

NAVA - ȘCOALĂ "MIRCEA" - 55 DE ANI

Peren și romantic



MOTTO:

"Numai vasele cu pânze pot forma pe adevărații marinari!"

Amiral

Sebastian EUSTATIU

A doua jumătate a secolului al XIX-lea a însemnat pentru Marina Română începuturile modernizării pe toate planurile. Dotarea cu nave de luptă fluviale și maritim necesită cadre bine pregătite care să fie în măsură să le deservească împreună cu tehnica de la bord. Ca urmare, în anul 1872, se înființează la Galați Școala Flotilei, care pregătea subofițeri și ofițeri de marină.

Dar cunoștințele acumulate pe bâncile școlii trebuiau completate cu o practică solidă la bordul navelor. Așa s-a născut ideea construirii unei nave-școală. Se comandă Șantierului "Thames Iron Works" din Londra un bric cu vele și mașină, care intră în dotarea Flotilei Române la 12 august 1882 și care va constitui de aici înainte leagănul formării unor navigatori pricepuți: aproape 40 de promovări de maștri militari și ofițeri de marină. În decursul anilor de serviciu, bricul "MIRCEA", botezat după numele gloriosului domnitor Mircea cel Bătrân, a efectuat 17 voiaje în Marea Neagră, 12 în Marea Mediterană și 2 în Oceanul Atlantic.

Cu primele generații ambarcate pe acest strălucitor velier, se naștea în Tânără marină română un spirit nou - *spiritul "Mircea"* - romantic și dorit de cel pe care vocația și destinul îl atrăgea spre întinsele ape. Se deschidea pentru marina și învățământul românesc un capitol nou, bogat în fapte, evenimente și încercări marinărești deosebite.

Viața marinărească de la bord, lipsită de confortul de la uscat, ridicarea ancorai și manevrele tradiționale ca brațele, scotele, murile și fungile, urcarea în arboradă, deplasarea de-a lungul vergilor formau tinerilor calități fizice și morale deosebite necesare profesiei. Cu fiecare ieșire în mare se întărea convingerea că numai prin practica pe navele cu pânze se poate forma adevărații marinari.

Cumulul de trăsături fizice și morale ce unea activitatea la bordul bricului au constituit baza *spiritului "Mircea"*. Aceasta climenta legăturile dintre membrii echipajului, îi apropia de Mare și-i făcea apti să înfrunte, la

SPIRITUL "MIRCEA"

nevoile, apele dezlănțuite. și astfel de evenimente n-au lipsit în jurnalul de bord al bricului Mircea.

Doisprezece ofițeri au comandanță această navă, aureolați de același *mit și spirit "Mircea"*. A atins în voiajile sale numeroase porturi fiind un admirat ambasador al României și marinei noastre. A stat cu mândrie lângă alte nave celebre, echipajul său a înfruntat în întreceri marinărești cu echipele străine, dovedind adversarilor măiestrie marinărească, *spiritul "Mircea"* entuziasmând pe cei prezenti la astfel de manifestări.

Pe bună dreptate Jean Bart a consimnat sugestiv acest adevăr: "Nava aceasta, o parcelă desprinsă din trupul țărei, a fost anii de-a rândul cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate, "MIRCEA" a purtat pentru întâia oară fațnic, la vârful catargului flamura românească, fluturând pe căile mărel, prin toate

porturile Europei".

Când bătrânul bric n-a mai putut naviga *spiritul "Mircea"* cuprinsese zeci de generații de marinari ce doreau un nou velier care să preia rolul "veteranului". Toamăi acest *spirit "Mircea"* și imaginea arhicunoscută a bricului au fost elemente decisive în strângerea și aprobarea fondurilor neocesare construcției noului velier. Voința să a împlinit și la 27 martie 1939 a avut loc ceremonialul ridicării pavilionului național.

O navă nouă, cu caracteristici superioare, cu condiții de navigație și viață la bord mult îmbunătățite intră în dotarea Marinei Militare. Când a acostat în portul Constanța, la 17 mai 1939 salutat de toate navele aflate la cheu, de tinerii elevi ai Școlii Navale, toți au fost străbătuți de un flor. *Spiritu "Mircea"* a renăscut.

De 55 de ani nava-școală "MIRCEA", și toți cei care iubesc marea și marina și-au dezvoltat *spiritul "Mircea"*, acel mănușchi de tradiții și strădani pentru formarea marinariilor de toate categoriile.

Zeci de generații de tineri marinari au urcat cu emoție în arboradă, au trecut prin crucea pentru a ajunge la posturile de manevră a velerelor. De sus, de la rândunică, nava pare o coajă de nucă, dar mereu emoțiile erau înfrânte și cu velele umflate de vânt nava brăzda apele într-o imagine unică, pe albastrul mării.

În cele 44 de porturi unde "MIRCEA" a ancorat, în unele de 3,4,5 și 7 ori, salutul pe vergi a fost o piatră de încercare, tinerii marinari se contopeau cu nava, pavilionul ei, cu România, pe care o reprezentau. Când, din zecile de piepturi tinere răsună: "Ura! Ura! Ura! *Spiritu "Mircea"*" se revârsa peste ale nave și toți cei veniți să întâmpine bricul și-au căzut de la bord.

Acum, nava-școală "MIRCEA" acostată la cheul de onoare al Marinei Militare își dorește o primire pentru a putea înfrunta mările și oceanele lumii, pentru a-și duce mai departe destinul.

**Căpitan de rangul I
Corneliu CRISTESCU**
Comandantul Academiei
Navale "MIRCEA" cel BĂTRÂN"





VETERANUL VALURILOR - VECHIUL BRIC "MIRCEA"

O bătrînere a Independenței de stat a României, în urma războului din 1877, și revenirea Dobrogei la sănul patriei mame ne-a adus în situația de a fi stăpân la gurile Dunării și cu iesire directă la mare. Era imperios necesară crearea unei flote dotață cu nave moderne și marinari cu înaltă calificare, atât la Dunăre cât și la mare, care să apere interesele țării. Dacă navele puteau fi închiriate sau cumpărate de la străini, echipajele, de la comandanță la ultimul marină - din motive lesne de înțeles, nu puteau fi pregătite decât în țară, iar fără o navă-școală proprie, acest lucru era, practic, imposibil.

În consecință, după îndelungate dezbatări în Parlamentul țării, adeptii marelui om politic Mihail Kogălniceanu au câștig de cauză obținând, de la bugetul modest al statului, suma de 130.000 galbeni necesari achiziționării unui "bastiment" pentru instrucție.

Comanda punerii pe călă a viitoarei nave-școală a fost încredințată, prin reprezentantul nostru diplomatic la Londra, Ion Ghica, sănzierelor "THAMES IRONCLAD WORKS". Nava urma să fie de tip bric (velier de dimensiuni reduse, cu doi arbori, bompressoare și velatură pătrată), cu bordaj de lemn (opera vie, placat cu tablă de aramă) și osatură, în special coastele, din otel.

Caracteristicile erau următoarele: lungime - 36 m; lățime - 7,60 m; pescaj - 3,60 m; deplasament - 360 tone. Nava avea 14 vele a căror suprafață era de circa 500 mp care îi putea asigura o viteza medie de 10 Nd. Pentru manevra în porturi și, în cazuri excepționale, în larg, propulsia bricului era asigurată de o mașină alternativă de 160 CP ce putea imprima o viteza de 8 Nd. Echipajul, de regulă, era constituit din 80 de

oameni, din care 4-6 ofițeri, 1-2 maistri, 1 pilot, 30 de elevi și 40 de marinari. Armamentul initial al navei constă în două tunuri de 80 mm, două de 37 mm și o mitralieră cu 10 țevi.

Bricul a fost lansat la apă în luna iunie a anului 1882 și a fost botezat cu numele temerarului voievod al Țării Românești "MIRCEA", de către același mare diplomat și patriot, Ion Ghica.

Sub comanda maiorului de marină Vasile Urseanu avându-l ca ajutor pe locotenentul Mărgărit Cătuneanu și în subordine un echipaj mixt, format din marinari români și străini, la 20 iulie nava părăsește Londra ajungând în portul Galați în ziua de 12 august. Programul de instrucție începe imediat.

În cel 50 de ani de serviciu la bordul bricului s-au pregătit 40 de promovări de viitori ofițeri și maistri, necesari flotei maritime militare și comerciale. Dintre numeroasele sale marșuri efectuate de-a lungul timpului merită amintit cel de la Genova, în 1892, cu ocazia sărbătorilor Columbiene și cel din 1895, la inaugurarea canalului Kiel.

Cea mai puternică furtună înfruntată, care de altfel i-a adus celebritatea, a fost în Marea Neagră.

Era în luna mai a anului 1888. În dimineața zilei de joi, 19 mai, "MIRCEA", sub comanda căpitanului Eustatiu Sebastian, pleacă din Sulina pentru un scurt marș de antrenament, de două-trei zile, pentru pregătirea elevilor Școlii de Marină. La lăsarea serii, în dreptul Capului Midia, nori

negri, grei, prevestitori de furtună, întunecă cerul. "În cursul nopții vântul s-a transformat în uragan. Aveam impresia că se apropie sfârșitul lumii și lucrurile au mers din ce în ce mai rău" își amintește, după 50 de ani, amiralul Gavrilescu, elev la acea vreme la bordul naveli. Au urmat apoi trei zile și trei nopți în care navă și echipaj au trăit, într-un cazan în fierbere - Mareea Neagră dezlănțuită, un adevarat cosmar. Când Eol și-a

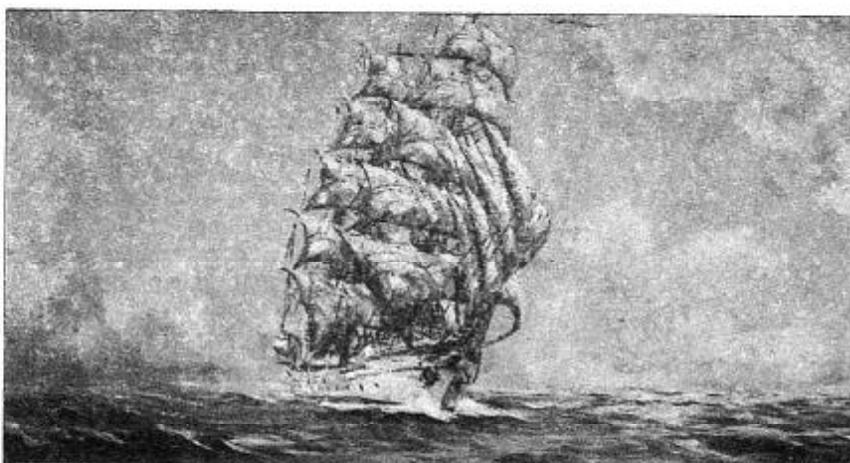


domolit furile, "MIRCEA" cu bompressoare și catargul rupt, velele sfâșiate, bârcile sfărâmate, sarturile și parâmele fluturând, toate obiectele de pe punte smulse de la locul lor, fiind mai aproape de Bosfor, se îndreaptă spre Istanbul. Scăpase dintr-o teribilă furtună căreia îi căzuseră victime, după presa vremii, circa patruzeci de nave.

"MIRCEA" a ieșit definitiv la pensie în anul 1931. Opt ani mai târziu va fi înlocuit de urmașul său - actuala navă-școală "MIRCEA", nume devenit astăzi simbolul marinei noastre naționale.

Înaintașul său a "muriț" marinărește în "noaptea de înviere" (1 aprilie 1944), în urma unui bombardament al aviației sovietice asupra portului Galați.

"MIRCEA" a dispărut în valurile Dunării, dar nu înainte de a lăsa, în urma sa, acel spirit marinăresc românesc, cunoscut astăzi sub numele de "SPIRITUL MIRCEA".



SPERANȚE ÎMPLINITE



Trecuseră cincizeci de ani de când bricul "MIRCEA" își închepuse nobila-i menire de formare a cadrelor de marină. Venise timpul pensionării. Se impunea însă ca un altul să-l ia locul.

Opinia publică a fost sensibilizată pentru dotarea Marinei Militare Române cu o navă-școală cu vele.

Liga Navală Română a lansat un apel în care, printre altele, se spunea: "Astăzi marina noastră nu mai are navă-școală. Bricul "MIRCEA", gălbosit sub greutatea anilor este scos din serviciu și lovit la cheu pentru totdeauna." În finalul apelului se erau: "facem un căducus și stăruitor apel la toți filii tărilor, tineri și bătrâni, bogăți și săraci, rugându-i să dea fiecare obolul, căt de modest pentru construirea căt mai grabnică a unui nou "MIRCEA". România din tot cuprinsul tării și de alură, se vor simți mândri să știe că un colț de vele, un crămpel de parămă, o bucată de vergă sau catarg, un mit, au fost făcute din obolul dat din buina lui înimă".

Și rezultatul campaniei de subscripții s-a materializat în 6 milioane lei date din suflet de mii și mil de români pentru a completa cel puțin 120 de milioane căt avea să coste noua navă.

Și altă de drag ne este să vă spunem tuturor celor care șiți îndrăgit marea că toți comandanții marinelor, începând de la stârșii secolului trecut până astăzi, și-au făcut ucericia la bordul navelor-școală "MIRCEA". Au urcat în arboradă, au privit infinitul albastru de scolo, de sus, de la zburător la rândunică, s-au vizat "lupii de mare", au fest "lupii de mare", au fost și au rămas oameni ai mării. Ne închinăm în fața acestei pleiadă de marinari, care s-au logodit cu elbastrul nestărișit și care au pus mai presus de orice, înălțarea Marinei Române. Și dacă aceștia au coborât Polara la orizont, identificând punctul navei, e pentru că marina a fost Steaua Polară a vieții lor.

* - Cine v-a adus în marină, l-am întrebat pe comandanțul marinelor ?

- Marea, domnule și nemurirea ei. N-am avut împărtășit să-l întâlnim, dar oare

ce ar fi răspuns toți acei care au comandat marina ? Probabil că s-ar fi aliniat pe același relevment și îl li navigăt în același cap compas. Sperăm !

- Domnule amiral vă reamintiți, când, acolo, sus la zburător și rândunică, tremureți de temă, dar și de plăcori ? Ce minunat era acel zbor deasupra mării, unde știuții bine că o mână o pentru navă și una pentru marină.

Nu uități de nostalgie măriilor luri base, care v-ău îndemnat să devoniți adeverări bărbătii, oameni ai mării ! Mai credeti și azi că marea e crudă ? Mei credeti și azi că... Dar, să lăsăm amintirile unei povestiri care să-născută cu toate pânzele sus !

Și navă-școală "MIRCEA" continuă să naveze cu toate pânzele sus ! Dar până când?

Norii grei ai

răzbuiului î-e atât pe fratele mai mare al "ALBATROSULUI" la encoră, la jârmul bătrânlui Dunăriu. El nu luptă, el adăpostea răniți, suferință - era navă-spită. Dar de aceasta n-a vrut să înăseamă inamicul și în furia lui nebună a slobozit asupra crucii roșii de pe puncte un suvol de bombe ucigașoare. Și atunci... Și atunci cu salbu lui de vergi, de vele, de străluri, cu toată poezia lui, "MIRCEA" a intrat în adâncuri. Un timp a plutit pe Dunărea-nvolburătă, ca-ntr-un final beethovenian, după care a dispărut pentru totdeauna. Se încheia o epocă strălucită, murcea o legendă.

Tradiția continuă

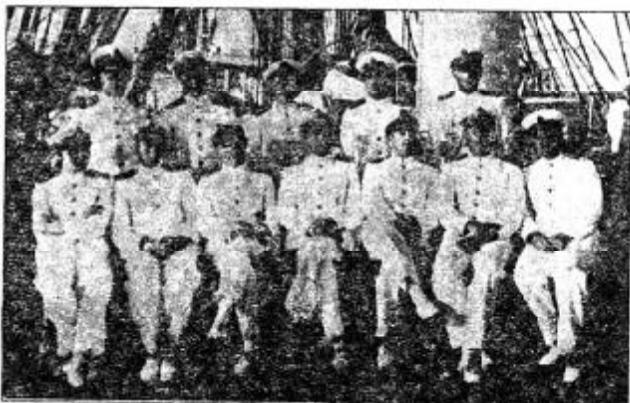
Spiritul "MIRCEA" nu trebuie să moară. Regele a murit, trăiască regele și iată că în ziua de 27 martie 1939 se ridică pavilionul românesc la Santierele "Blohm und Voss" din Hamburg. Germanii vor să-i întreacă pe englezi, șă cum s-au întreacut de-a lungul istoriei. Au reușit ! În prezența unei numeroase asistențe româno-germane coboră la apă, fainic, un nou "ALBATROS" al Marinei Române, purtând același nume și bravul domnitor, "domn până la marea cea mare" Mircea cel

Bătrân.

- Hai, băiatule, te așteaptă iubita ta, marea; te așteaptă sora ta, Dunărea; te așteaptă oamenii Carpaților, urmașii lui Traian și Decebal; te așteaptă fratele tău mal mare...

Și cel doi frați s-au întâlnit. Cel mare i-a spus:

- Continuă tradiția, fratele meu. Întinde-ți velele de la pontul Euxin în toată lumea și spune oamenilor pe care-i întâlniști



Ofițerii primului echipaj al N.S. "MIRCEA"

că eu îți las tăie moștenire creșterea Marinei Române și cinstirea patriei pe măriile și oceanele lumii!

Și s-a tot dus timp de 55 de ani peste șapte mari și șapte țări. A mers pe drumurile lui Cristofor Columb, s-a bătut cu valurile și cu vânturile, a rezistat ademenirilor lui Circe, dar mai mult decât orice, a pregătit marinarii, a pregătit oamenii necesari mării, care au fost comandanți, ofițeri-secunzi și marinari sub tricolorul fluturând la catarg.

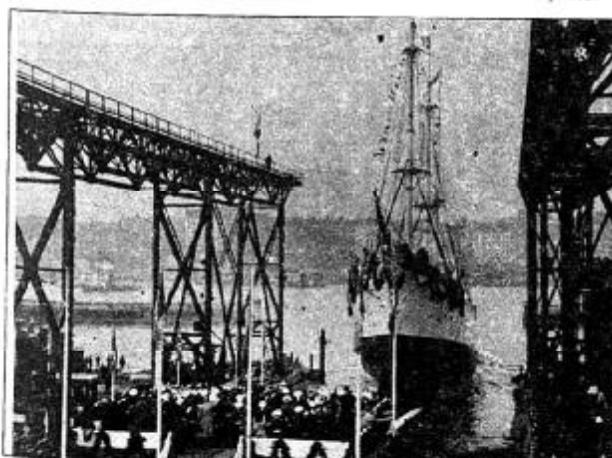
Volaje, voiaje, amintiri... Anul 1939 face ca prova nouului volier să tale mândră valurile Mediteranei, iar ancora sa să scormonească aproape toate porturile celei mai albastre mări.

Dacă prima navă avea să înfrunte un război, soarta î-a hărăzit și celei de-a doua să înfrunte vitregile celui mai groaznic măcel mondial. "ALBATROSUL" și-a coborât arile rânte, lăsându-se răpit de cei care pe atunci răpcau totul. Dar n-a murit și dorul de casă î-a fost stins în toamna târzie a anului 1945, când, ieșit din arestul stalinist, a revenit la matcă.

Un ziar al vremii consonne: "Spre cinstirea și bucuria vitejilor noștri marinari pe catargele navei-școală "MIRCEA" își dă din nou pavilionul românesc."

De acum navă-școală "MIRCEA" va fi din nou cu toate pânzele sus pe măriile și oceanele lumii, cu tricolorul românesc la catarg. Și a fost odată...

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Muzeograf
Mariana PĂVĂLOIU



Un moment istoric: Lansarea la apă



În cei 55 de ani de existență, nava-școală "MIRCEA" a efectuat 22 marsuri în apele internaționale, vizând 44 porturi din 22 țări.

Cronologic, aceste marsuri se prezintă astfel:

1939. Nava-școală "MIRCEA" pleacă spre patrie din Hamburg, la 29 martie. Efectuează escale în porturile: SOUTHAMPTON, LISABONA, LA VALLETTA. Sosete în Constanța, la 17 mai 1939, parcugând 3925 Mm. Comandant: Comandor ROMAN AUGUST.

In perioada 3 iulie-3 septembrie a efectuat un marș de instrucție în Marea Mediterană, cu escale în porturile: PALERMO, TOULON, PALMA DE MAJORCA, GIBRALTAR, ALGER, ALEXANDRIA. A parcurs 5552 Mm (din care 1828 cu vele). Comandant: Comandor ROMAN AUGUST.

După cel de-al II-lea război mondial, părăsind în 1965, "MIRCEA" a fost încadrat ca navă-școală, efectuând marsuri de instrucție în Marea Neagră.

1965/1966. Nava pleacă remarcată pentru efectuarea reparărilor în Hamburg (12 octombrie 1965). A efectuat escale în porturile: CANACKALE (14 octombrie 1965), LA VALLETTA (20-25 octombrie), GIBRALTAR (30 octombrie-07 noiembrie), LISABONA (09-22 noiembrie), BREST (28 noiembrie 1965-06 ianuarie 1966), DOVER (08-16 ianuarie 1966). Sosete în Hamburg pe data de 19 ianuarie 1966. A parcurs 4025 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II ZAMFIR PETRE.

1966. Nava efectuează marș spre țară, după reparații (10 octombrie-7 noiembrie). Escale în porturile: COVES, lângă insula Wight (12 octombrie), PLYMOUTH (14-18 octombrie), GIBRALTAR (21-25 octombrie), ALGER (27-29 octombrie), LA VALLETTA (31 octombrie-02 noiembrie), PIREU (04 noiembrie). S-au parcurs 3985 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II ALEXANDRU HÂRJAN.

1967. Marș de instrucție în perioada 15 iulie-30 august. A efectuat escale în porturile: TOULON (24-26 iulie), GIBRALTAR (30-31 iulie), PORTSMOUTH (08-10 august), GIBRALTAR (15-17 august), LA VALLETTA (21-22 august), parcugând 6607 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I ILIE STEFAN.

In perioada 14-22 decembrie a efectuat o vizită în portul SEVASTOPOL cu staționare între 16 și 20 decembrie. Revine la Constanța pe 22 decembrie, parcugând în total 210 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I PETRU ANGHEL.

1968. Marș de instrucție în Marea Mediterană în perioada 01-24 iunie. A efectuat escale în porturile: ISTANBUL (03-08 iunie 1968), NAPOLI (13-16 iulie). S-au parcurs 2587 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior în bord: Cpt. Rg. I SEBASTIAN ULMANU.

1969. Marș de instrucție în Marea Adriatică. În perioada 7-23 iulie, parcugând 1680 Mm (din care 420 cu vele). A efectuat escale în portul iugoslav SPLIT în perioada 14-18 iulie. Comandant: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: V. Amiral GRIGORE MARTES.

1971. Marș de instrucție în Oceanul Atlantic în perioada 14 iunie-18 iunie. A efectuat escale în porturile: TUNIS (25-27 iunie), CASABLANCA (05-07 iulie), LA VALLETTA (16-18 iulie). A parcurs 4560 Mm (din care 958 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: C. Amiral PETRU ANGHEL.

1972. Marș de instrucție în Marea Mediterană, în perioada 16 iunie-11 iulie, cu vizitarea portului TOULON (27-30 iunie). A parcurs 3450 Mm (din care 680 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: C. Amiral SEBASTIAN ULMANU.

În perioada 27 iulie-3 august a efectuat o vizită la SEVASTOPOL (cu staționare în port între 28 iulie-1 august). A parcurs 210 Mm. Comandant: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: C. Amiral MIHAI ARON.

1974. Marș de instrucție în Marea Mediterană în perioada 29 iunie-26 iulie. A efectuat escale în porturile ALEXANDRIA (07-11 iulie), BEIRUT (15-17 iulie). A parcurs 2975 Mm (din care 396 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I CONSTANTIN GEORGESCU.

1975. Marș de instrucție în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, în perioada 19 iulie-24 septembrie. A efectuat escale în porturile: GIBRALTAR (02-04 august), AMSTERDAM (15-19 august), LE HAVRE (22-25 august), LONDRA (27-30 august), PALERMO (15-18 septembrie). A parcurs 6352 Mm (din care 1415 cu vele). Comandant:

Cu toate pânzele sus, pe mări și oceane

Cpt. Rg. III EUGEN ISPAS. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN.

1976. În ianuarie a efectuat un mars la SEVASTOPOL. A parcurs 214 Mm. Comandant: Cpt. Rg. III EUGEN ISPAS. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN.

In perioada 4 martie-30 septembrie "MIRCEA" efectuează cel mai lung marș și participă la festivitățile prilejuite de bicentenarul S.U.A. Face escale în porturile: LAS PALMAS (22-26 martie), LA GUAYRA (30 aprilie-04 mai), CARTAGENA (10-14 mai), VERA CRUZ (24-28 mai), HAVANA (02-07 iunie), HAMILTON (16-20 iunie), NEW PORT (28 iunie-02 iulie), NEW YORK (03-08 iulie), BALTIMORE (10-16 iulie), PHILADELPHIA (20-24 iulie), LISABONA (12-13 august), ALGER (18-19 august). A parcurs 19 549 Mm (din care 6586 cu vele). Pe perioada stationară în S.U.A. la bord s-a alătă și viceamiralul Gheorghe Sandu. A participat la regata Insulele Bermude - NewPort și la festivitățile prilejuite de bicentenarul S.U.A. Comandant: Cpt. Rg. III EUGEN ISPAS. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I ALEXANDRU HÂRJAN.

1979. Marș de instrucție în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic în perioada 18 iunie-28 iulie. A efectuat escale în porturile: ISTANBUL (19-21 iunie), LIVORNO (29 iunie-02 iulie), Lisabona (10-12 iulie), PIREU (23-25 iulie). A parcurs 5052 Mm (din care 350 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. II DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I CORNELIU ENACHESCU.

1980. Marș de instrucție în Marea Mediterană în perioada 30 iunie-09 august, cu escale în porturile: TOULON (14-17 iulie), BARCELONA (19-23 iulie), LA VALLETTA (28 iulie-01 august). S-au parcurs 3 669 Mm (din care 510 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. II DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I CORNELIU ENACHESCU.

1985. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 15 iulie-14 august. Cu escale în porturile: ISTANBUL (21-24 iulie), SEVASTOPOL (29 iulie-01 august), ODESSA (04-06 august), VARNA (11-14 august). S-au parcurs 1185 Mm (din care 132 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. II DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I ILIE DRAGUȘIN.

1987. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 04-29 iulie, cu escale în porturile: BURGAS (05-08 iulie), SUHUMI (19-22 iulie).

SEVASTOPOL (25-28 iulie). S-au parcurs 1513 Mm (din care 66 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. II DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: C. Amiral CONSTANTIN IORDACHE.

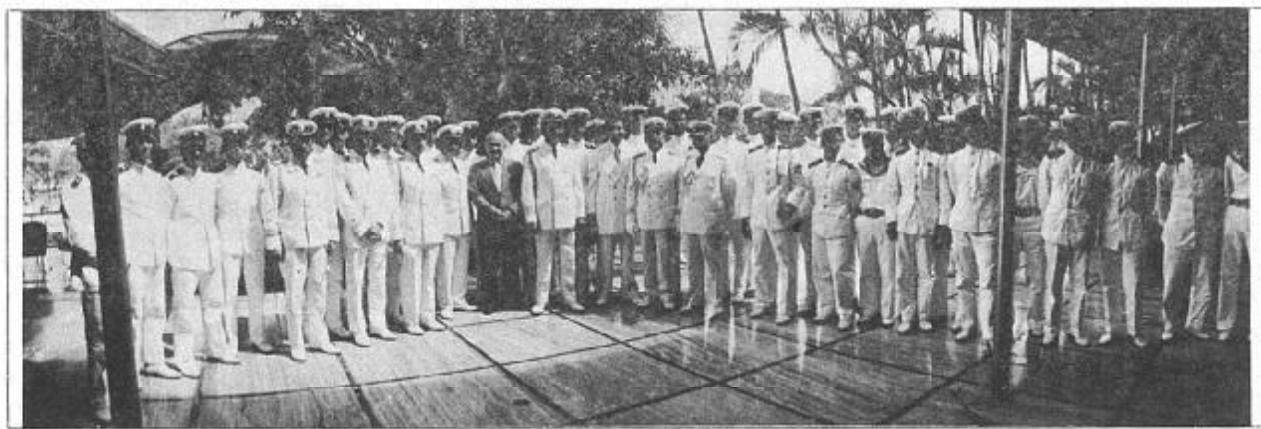
1988. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 28 iulie-20 august cu escale în porturile: VARNA (26 iulie-01 august), ISTANBUL (02-05 august), NOVOROSSIISK (10-13 august), ODESSA (16-19 august). S-au parcurs 1603 Mm (din care 50 cu vele). Comandant: Cpt. Rg. I DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I CORNELIU ENACHESCU.

1989. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 17 iulie-19 august, cu escale în porturile: VARNA (18-20 iulie), ISTANBUL (24-26 iulie), SEVASTOPOL (29 iulie-01 august). S-au parcurs 1400 Mm. Comandant: Cpt. Rg. II DAN STĂICULESCU. Comandant superior la bord: Cpt. Rg. I CONSTANTIN PORCĂ; C. Amiral CONSTANTIN IORDACHE (la Sevastopol).

1990. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 10 iulie-10 august cu escale în porturile: NOVOROSSIISK (17-20 iulie), SEVASTOPOL (22-25 iulie), ISTANBUL (31 iulie-03 august), VARNA (06-09 august). S-au parcurs 1562 Mm. Comandant: Cpt. Rg. III SORIN PAMPARAU. Comandant superior la bord: C. Amiral DUMITRACHE OPREA și C. Amiral CONSTANTIN IORDACHE (la Istanbul).

1993. Marș de instrucție în Marea Neagră în perioada 15-22 iulie cu vizitarea portului ISTANBUL, în perioada 17-20 iulie. S-au parcurs 380 Mm. Comandant: Cpt. Rg. III Sorin PAMPARAU. Comandant superior la bord: C. Amiral Eugeniu DUMITRESCU.

Căpitan de rangul I (rez)
Francisc HOSCIUC



1976. Marinari români la Cercul militar din Caracas - VENEZUELA

CU "MIRCEA" ÎN FURTUNĂ

MOTTO:

"Doar în furtuni se încearcă un om adevărat"

Ovidiu

Bricul era o navă zveltă și neatină de anii în 1953 când ne-am ambarcat pentru practică, noi elevii din anul II și III ai Liceului Militar de Marină din Galați. În ultima zi de bord, spre a pleca în vacanță cu o amintire plăcută, s-a stabilit să facem o scurtă ieșire în mare de o oră, două. O furtună deosebit de violentă ne-a schimbat planurile.

În raportul comandantului detașamentului nave-școală către Comandamentul Marinei Militare privitor la practica elevilor din vara anului 1953, se aprecia că: "elevii (aveam 16-17 ani) au manifestat "cragoste de navă și atașament pentru marină", s-au interesat îndeaproape asupra pegasurilor marinărești, urmând cu vînă interese loate activitățile ce se desfășoară la bordul navei; fiind încadrati în rolul serviciului de cart și gardă și-au îndeplinit cu constiuciozitate îndatoririle manifestând aceea mândrie pe care o au toți copiii când li se încredințează serviciu de răspundere". Mai departe raportul preciza: "în îndeplinirea rolului de curătenie au fost model de execuție și se observă la ei dorința de a face ca navă lor (așa simteam că "MIRCEA" este nava noastră - n.n.) să fie cea mai îngrădită din flotă".

În timpul furtunii din zilele de 6, 7 și 8 septembrie, menționează în continuare raportul, elevii marinari s-au comportat bine, unii din ei oferindu-se voluntar să facă cart la cărmă sau să ajute la manevra velelor (s-a navigat cu veloțate străvechi de furtună - n.n.). În continuare sunt evidențiați elevii Moroianu Vasila și Ursu Mircea care "au făcut timp indelungat cart la cărmă și la navigație". În general se aprecia că "elevii au învățat să stabiliească cu multă precizie poziția navei cu obiecte la uscat; s-au inițiat bine în practica relevanțelor și convertirilor; pe timpul cartului la navigație au completat cu multe detaliu jurnalul de timonerie".

Majoritatea dintre noi au ținut pe tot timpul practică și un "jurnal de bord" personal.



Încercând în arboradă ...

În jurnalul meu se află opt pagini (în gen de reportaj literar, un gen de document nautic).

Despre cele trei zile de furtună, am să spicuiesc doar câteva aspecte:

Furtuna s-a declanșat din senin, după amiaza, când tocmai înforsăsem de drum la travers de Tuzla însânsă de drum Nord (spire a intrat în port până la lăsarea întunericului; a doua zi urma să debarcăm).

Furtuna cu vînt năprasnic din direcția NE și ploaie a durat trei zile și trei nopți obligându-ne să intrăm în portul bulgăresc Varna. Tineam drum Nord dar înaintam spre Sud cu 2 N. Motorul de 450 C.P. și velele strai nu biruiau nicicum rafalele ce montaseră teribil marea. Doar în ziua a doua, pe la prânz, comandantul navei, Căpitanul de rangul III Gheorghe Gh. Ion a reușit să ia o înălțime la soare (să făcuse o spărtură printre nori și orizontul era aproksimativ) pentru a determina punctul navei.

Transcriu din jurnal:

"Nori posomorâți se iviră fără de veste și împânziră într-o cipă de jur împrejur... Între cele patru hotare ale nestărsitului fierbeau văzduhurile."

În prima noapte de furtună în cazarma cerință, din cauza balansului înflorător au căzut chesoanele din tribord. Un coleg, elevul Vasile Oprea, s-a ales cu capul sparț. Mâncam doar ceai cu pâine prăjită. Pe punctul centru s-au instalat multe

"ringuri de box"-țin "te bine! - montate în careuri pătrate.

Nava noastră pare o barcă de naufragiați zgâltăită de valuri pe suprafață haotică a mării bântuite de furtună.

Parcă s-a mai înserinat, dar nu. Nori mari, corăbii negre ale cerului, cu întreaga lor flotă întunecă crizantul. Mase compacte de aer, deplasându-se cu o viteză îngrozitoare, lovesc năpraznic marea încercând să-i împriște apele spre cele patru zări ale pământului. Te aștepți să se clăine mai mult arborii până ce cu vergile ating apa spre silanga, revin apoi și se apleacă spre dreapta și într-un salt definitiv nava să se răstoarne.

Frica nu reușește să pună stăpânire pe noi.

Mugetul mării, de fieră geologică, când simte că vântul încearcă să-o arunce pe uscat, răspândește în văzduh o groază nemergință.

Furia furtunii izbește cu violență nava năpustindu-se printre catarge, vergi și manevre făcându-le să țină sinistru.

Privim cu nesăt haosul valurilor negre. Violenta furtunii atinge paroxismul. Nouă ne place. Nava rezistă bine bătăiile dometei a vântului.

Flota fantastică a norilor nu se oprește. De la bordul "navrei-amiral" slobozește prima salvă - o formidabilă descărcare de lumină și zgomot. Plouă continuu dar marea nu se întinde. Înfuriată și grei norii dau târcoale navei, împroscând marea cu groaznice veninuri electrice, cu o internală pânză de trăznete.

"Mircea" rezistă năpraznicel încercările asemenea unui luptător care își apără patria (așa scriam eu atunci, elevul de 18 ani). Fulgere joacă pe culmiile valurilor. Oricât de înversat și de masiv este assaltul furtunii, nava noastră nu cedează. Valurile spală continuu punctile. Vântul ne izbește în față cu tărie tăindu-ne răsuflarea, împroscându-ne cu stropi reci și sărată.

A treia zi de furtună pare ziua unui întunecat sfârșit de lume".

X X X X X

Anual, la Liceul Militar de Marină "Alexandru Ioan Cuza" are loc întâlnirea elevilor cu absolvenții ai acestei școli. De fiecare dată, când împreună cu colegul meu, căpitan de rangul I Slivăț Stefan (profesor de navigație, actualmente la pensie) povesteam despre furtuna din 1953, acești minunăți băieți în uniformă mării ne ascultau cu atenție mărăță, cu interes.

La "MIRCEA", ca elev de liceu militar și al Facultății de Navigație, am făcut în cinci veri practică și am trecut prin multe întâmplări fascinante. De căte ori îmi îndrept gândul spre bric sau îi trec scheala salutându-l pavilionul mă încercând o puternică emoție.

La mulți ani, "MIRCEA" !

Contraamiral
GEORGE PETRE





DRUM PRIN BISCAYA -

noiembrie 1965

După o indelungată perioadă de "lânceanzire" la cheu (zece ani) a venit anul 1964 când, beneficiind de conjuncturi favorabile pe plan intern și internațional, s-a hotărât trimiterea neavei școală "MIRCEA" la Hamburg pentru reparații și modernizare.

Specialiștii firmei constructorice "Blohm und Voss" soșiti la Constanța au apreciat că nava se prezintă bine la corp și arboradă și merită să fie reparată. S-au efectuat negocierile de rigoare urmând ca "MIRCEA" să facă deplasarea la Hamburg la începutul verii anului 1965. Dar nu a fost să fie aşa...

"MIRCEA" nu se putea deplasa cu propulsia proprie și, deci, trebuia remorcat. Treabă nu tocmai ușoară pe o astfel de distanță. S-a hotărât ca această operațiune să fie executată de două remorchere ale Marinei Militare, N.S. 116 și R.M. 101. Navigația s-a făcut sub egida "NAVROM", cele două remorcheri fiind botezate ad-hoc "Voinicul" și "Viteazul", cu statut de nave comerciale, în scopul de a beneficia de facilități în porturi străine pentru aprovizionare și adăpost pe vremea, fără formalități greoaie și complicate.

În concepția marșului se prevedea ca nava "MIRCEA" să fie remorcată de "Voinicul", navă comandant a convoiului, iar "Viteazul", în rezervă.

Marșul a fost pregătit cu minuțiozitate, dinainte, executându-se antrenamente în Marea Neagră, în special pentru darea și strângerea remorclor în diferite situații, ziua și noaptea.

Perfectarea actelor cu șantierul s-a prelungit până toamna târziu. Convoiul, compus din cele trei nave, cu echipajele alcătuite din 119 oameni, s-a pus în mișcare pe 12 octombrie 1965, plecând din

acvatorul portului Mangalia, urmând itinerariul stabilit prin plan. S-au făcut escale tehnice pentru revizii, aprovisionări și, în așteptarea unor condiții meteorologice mai bune, în Dardanele-rada Canakkale, Malta-La Valletta, Gibraltar-radă, Lisabona, Brest, Dover și Hamburg-portul de destinație.

Până în golful Biscaya marșul convoiului s-a desfășurat fără complicații majore. Golful Biscaya, supranumit și "Golful Fururilor" sau "Cimitirul Navelor" avea să constituie, însă, piatra de încercare pentru convoi. O furtună de intensitatea unui uragan (peste 25 m/s) izbucnită pe 26 noiembrie a surprins convoiul pe coastele Bretaniei, la Brest. În aceste condiții, rupându-se remorca dintre "Voinicul" și "MIRCEA", nava "MIRCEA" a fost nevoită să encoreze pe fund de 60 de metri, în apropierea geamandurii d'Ar mee care marca extremitatea vestică a recifului Chaussee de Sein.

În lupta cu stihile naturii - vânt puternic și valuri mari, vizibilitate redusă, într-o zonă periculoasă, cu numeroase colțuri de stânci ascunse sub apă - navele au trebuit să întărească avarii ivite la mașini, instalațiile de guvernare și aparatura de navigație. Convoiul a fost destrămat. Situația celor trei nave devenise dramatică. "MIRCEA" a rămas singur să se lupte cu furtuna și valurile, ancorând cu ambele ancore pentru a nu fi aruncată pe recif, iar remorcherile au fost nevoie să țină la capă, spre largul oceanului. La "MIRCEA" pericolul era mult mai mare prin faptul că o eventuală rupere a lanțurilor sau deraparea ancorelor ar fi împins nava pe uscat, nemaiputând fi salvată, oamenii având, la rândul lor, posibilități reduse de salvare.

ACTIONÂND CU ABNEGAREA, profesionalism și mult curaj, și primind ajutorul unor remorcheri și șalupe de

salvare ale Marinei Naționale Franceze, navele și echipajele românești, după două zile și două nopți de incertitudini și speranțe, au reușit să depășească situația critică în care se găseau. Fiind remorcate sau pilotate (cazul "Viteazului") în portul Brest, navele noastre și-au remediat avarile și și-au continuat drumul, mai departe, spre Hamburg. O nouă furtună a fost evitată intrându-se în portul Dover, unde s-a staționat câteva zile. În ziua de 18 ianuarie, la orele 12,30 convoiul a sosit la nava far Elba 1, a ambarcat piloti, iar pe 19 ianuarie, la orele 03,00, navele au sosit la șantierul "Blohm und Voss" din Hamburg.

Între 19 și 28 ianuarie remorcherile au efectuat revizii tehnice și s-au aprovizionat în vederea înapoierii în țară. Echipajul navei "MIRCEA", sub comanda căpitanului de rangul II Zamfir Petre, s-au înapoiați în țară cu avionul, iar nava "MIRCEA" a fost predată șantierului "Blohm und Voss" urmând ca lucrările să fie supravegheate, periodic, de un reprezentant al Agenției Comerciale române din R.F. a Germaniei.

Navele "Voinicul" și "Viteazul" au început marșul de înapoiere în țară la 28 ianuarie, intrând în portul Mangalia pe 23 februarie 1966, la orele 14,30. Marșul de înapoiere în acest anotimp nu a fost cu nimic mai ușor decât marșul de ducere. Dar, fără "MIRCEA" la remorcă, dispuneau de vitează și mobilitate putând manevra relativ ușor la mare largă și în apropierea uscatului pentru adăpostire.

Pentru mine, ca și pentru ceilalți participanți la marș, mulțumirea și satisfacția ceea mai mare a fost atunci când remorcherile, în formație de șir, ajungând la limita apelor teritoriale proprii, au fost întâmpinate și însorite până în port de nave de luptă ale Marinei Militare cu echipajele la front. Aceeași atmosferă sărbătoarească era și pe navele din port și pe cheuri. Prin aceste manifestări Marina Militară recunoștea meritele remorcherelor în ducerea la bun sfârșit a misiunii. Navele de luptă au dat onorul binemeritat celor două nave auxiliare, "Voinicul" și "Viteazul" și-au onorat la rându-le numele sub care au voiajat.



Căpitan de rangul I (r)
Alexandru HÂRJAN

"Salutul pe vergi"

- pagini din carte "Reporter pe N.S. "MIRCEA"

15 august 1975. După Gibraltar și Le Havre ne pregătim să intrăm în cel de-al treilea port al periplului nostru european, Amsterdam, fiind invitați la grandioasele festivități prilejuite de aniversarea a 700 de ani de astăzi documentară a acestui mare oraș-port.

Duminica intrăm pe "autostrada lichidă" a marelui Canal. Ne apropiem de Amsterdam, în fruntea unor colosane impresionante de veliere mari, fiecare din ele o școală a marii, în jărlie pe care le reprezintă. În jurul nostru, ca o escortă de onoare, alunecă mici corăbii cu un catarg desprins, parcă, din vechi gravuri olandeze.

Cheurile bazinului portuar "I.J." sunt libere, ne-așteptă. O singură navă, velierul italian "Amerigo Vespucci" este legat la dană. Aflăm că a sosit cu o zi înaintea noastră.

O fereastră specifică urcării în arborede nu atrage atenția. Auzim comanda puternică a Cpt.Rg.III Eugen Ispas: "La front, pe vergi!" Mai frumos ca în alte dări, o eruptie de flinetele în cu eșel vermiculat catargelor și se așeză ordonat pe orizontalele vergilor. Se audă îărăși vocea înaltă a comandanțului Eugen Ispas: "Pentru Amerigo Vespucci, de trei ori ura!" "Urara, urara, urara" au răspuns timorii marinari, cucerind cerul, apole, pământul și oamenii, pe toti cei prezenti pe cheurile portului. Populația aplaudă frenetic. Auzim, din nou, vocea comandanțului: "Pentru locuitorii Amsterdamlui, de trei ori ura!" și îărăși răspund elevii, parcă mai puternic decât prima dată. El însoțesc cuvintele cu un gest cuceric. De fiecare dată își duc bereta în dreptul înimii, apoi o ridică spre înalt cu mâna dreaptă. Așa cum stau pe "portativele" vergilor, în arboreadă, marinari români par și fi notele tulburător ale unei noi simfonii a bucuroi, transpunere în imagini a unui sublim poem de dragoste a oamenilor pentru oameni. Momentul a fost emociionant. Singurul velier care și-a tăcut intrarea în Amsterdam astat de inspirat a fost N.S. "MIRCEA".

- Alii numit "salutul lui Ispas"? Întrebarea orostență cineva, nu știu cine, pare că vine de la toți cei prezensi. Cu spiritul lor pătrunzător, cu judecata lor dreaptă,

neîlerteră de influențe și rețineri, tinerii marinari au și dat un nume "salutul pe vergi", numele comandanțului lor Eugen Ispas. Un om matru prin vîrstă și experiență, un bărbat Tânăr prin felul de a trăi ca marină.

16 august 1975. Ceată, din nou ceată. Un cer posomorât se tânguie printre o ploaie mărună și rece. Zi cornătă ca tristețea. Și totuși, locuitorii Amsterdamlui au venit în număr mare să participe la tradiționala

Întrecere a bărcilor cu rame. Pe un ponton rezervat concurenților s-au adunat echipașele bărcilor - marinari și elevi de la toate navele școală prezente: sovietici, vest-germani, polonezi, portughezi și români. Toți se spără împotriva ploii cu palerine impermeabile. Percă sunt pregătiți să întrunească o furuină. Ploaia curge în mici pârâuri printre cutile pelerinelor. Marinarii își aleg cu atenție vâslele. Le pun deoparte pe cele corespunzătoare, le înălță înălță să concurează alături de marinari sovietici și portughezi, în semifinală, în proba eliminatoare.

Bărcile concurențe s-au aliniați la start. Pe români îi recunosc numai după tricolorul de la pupa bărcii. Succes, băieți!

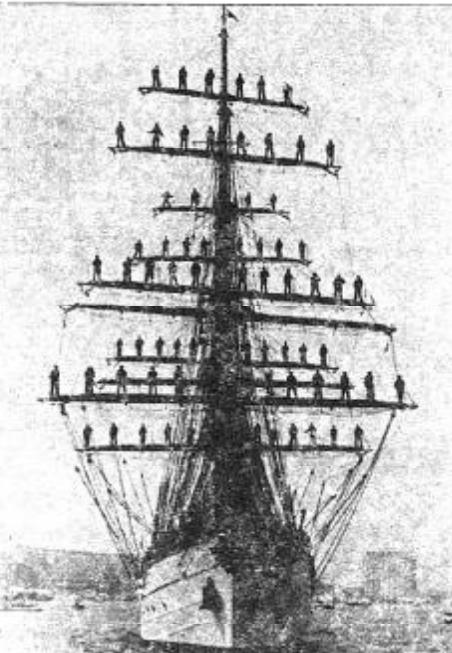
Se aude pocnetul surd al pistolului. Echipajele sunt elaborate din strânsoare și așteptări. Căteva vâsle coborăt contra timp și barca noastră pierde, încă de la început, o distanță apreciabilă. Întâmplare nedorită, dar rara putere de a se transforma în neșansă. Comandanțul bărcii, prin comenzi sigure și inspirante, reușește să refacă ritmul optim și, pe la mijlocul distanței, pierdere de la început este recuperată. Abia acum începe lupta pentru întărirea.

Toți elevii și marinarii sunt adunați la prova - bărcă, strânsi "ciordchine" printre manevre, ridicăți pe serturi, își încurează frenetic colegii: "România, România", sau "Mircea, Mircea". O galerie entuziasmată, un flux generator de energie, capabil să întărească brațele vâsașilor români. Barca noastră nu mai e singură. Tragă, parcă, cu puterea întregului echipaj. Galeria e insufloțită și de prezența comandanțului Eugen Ispas care s-a amestecat printre elevi săi. Strigă și ei îndată cu echipajul. Minunate sunt momentele în care ne retrăim înțerețoa și Eugen Ispas le simte, le trăiește frenetic.

Cu puteri înzecute, barca noastră ajunge adversarele din urmă, le intreco și, cu un avans apreciabil, se

situază pe primul loc. Un "Ura" nestăvilit, urmat de aplauze puternice marchează trecerea liniei de sosire. Am câștigat probele eliminatorii. Am intrat în finala concursului.

După o necesară și binevenită pauză, echipajul nostru se aliniază din nou la start elături de echipajul olandez care, potrivit



Amsterdam, 1975. Pe "portativele" vergilor, de trei ori "Ura"...

regulamentului a intrat din oficiu în finala concursului, și de echipajul vest-german care a câștigat în grupa a două. Suntem așezati la mijloc, între cele două bărci strâne. Se dă plecare. Băieți noștri luptă din răsputeri. La capătul cursului finală s-au clasat pe locul al doilea, înaintea echipajului vest-german, imediat după barca olandeză. Dacă olandezii au fost, așa cum am auzit, sportivi de performanță și nu marinari, atunci, la Amsterdam, putem considera că am fost cei mai buni, că am avut cel mai bun echipaj la bărcile cu rame. Să mai adăugăm că echipajul olandez, care a intrat din oficiu în finală, avea forțele proaspate, nedramatice în proba preliminară.

La festivitatea de premiere au fost recompașați câștigaților. "Felicitări românilor de pe nave școală "MIRCEA" - a spus, printre altele, președintele juriului. Ieri, ne-ai cucerit prin romanticism, astăzi prin rezursoare angajate în luptă". O apreciere cu care s-ar fi mândrit și renumitul Mastola, șeful echipajului de pe veteranul "Mircea", legendarul câștigător al concursurilor de bărci cu rame.

Ceată în lume, soare în sufletele românilor.



Amsterdam. Echipajul bărcii românești după festivitatea de premiere

Horia Titus VASILONI



COMANDANȚII NAVEI - ȘCOALĂ

Comandor AUGUST G.T. ROMAN



S-a născut pe 10 august 1892 la Buzău. Între 1911-1914 este elev al Academiei Navale din Livorno, prilej cu care participă la războiul italo-turc (29 septembrie 1911-18 octombrie 1912) și este decorat de guvernul italian.

A fost comandantul torpiloarelor "SBORUL" și "NĂLUCA", ambărebat pe distrugătorul "MĂRĂSTI", ofițer cu artilerie pe "MĂRĂȘESTI", comandantul canonierei "DUMITRESCU", ofițer în Statul Major al Marinii, profesor titular la Școala Superioară de Război. În 1938 a fost ambarcat două luni pentru specializare pe velerul german "A.L. SCHLAGHETER". A condus comisia de recepție a N.S. "MIRCEA" pe care a adus-o în țară. În 1939 a efectuat primul marș de instrucție în Mediterana având la bord elevii Școlii Navale.

Ulterior a fost comandantul escadrile de distrugătoare, șef de Stat Major în Comandamentul Marinei Regale, secretar general în Subsecretariatul de Stat al Marinii (S.S.M.), subsecretar de stat al Marinii, comandantul Forțelor Navale Maritime, ministrul S.S.M., șef de Stat Major Marină.

La 23 martie 1944 a fost avansat contraamiral. A murit în 1985 la București.

Mariana PĂVĂLOIU

- Comandor **AUGUST G.T. ROMAN**:
 - 16 ianuarie 1939 - 1 aprilie 1941
- Căpitan **GHEORGHE GUSTAV DRIMBA**:
 - 1 aprilie 1941 - 1 octombrie 1943
 - 2 septembrie 1944 - 5 septembrie 1944
(locotenent-comandor)
- Locotenent **CONSTANTIN CHIRIAC**:
 - 1 octombrie 1943 - 2 septembrie 1944

Căpitan de rangul III ION GH. GHEORGHE

S-a născut la 1 februarie 1922 la Galați. În 1940 a absolvit Liceul Militar "MIHAI VITEAZUL" din Târgu Mureș, iar în 1942 Școala Navală, cu gradul de sublocotenent. În primii ani de activitate a fost încadrat ajutor șef Serviciu Hidrografic Maritim (S.H.M.), ajutor șef serviciu arme sub apă pe distrugătorul "MĂRĂSTI", din nou la S.H.M. și ulterior șef birou aprovisionare, mobilizare, personal la Comandamentul Aperării Litoralului Maritim. În 1951 a fost numit comandantul navei "LIBERTATEA" (ex - "LUCEAFĂRUL", ex - "NAHLIN") iar în 1952, comandantul Detașamentului 514 nave-școală. În perioada 1952-1955 a fost comandant al N.S. "MIRCEA".

Între 6-8 septembrie 1953 a înfruntat o furtună de gradul 7 în zona Tuzla - cap Cetacea, având la bord elevii anului II și III ai Liceului Militar de Marină din Galați, adăpostindu-se la Varna. În perioada 1955-1978 și-a desfășurat activitatea la D.H.M. de unde s-a pensionat în 1978 cu gradul de căpitan de rangul I.

A fost decorat cu "Bărbătie și credință" în urma participării distrugătorului "FERDINAND", pe care era ambarcat ca elev-plutonier stagiar, la scufundarea distrugătorului sovietic "MOSKVA" (26 iunie 1941).



Locotenent-comandor NICOLAE MILU

S-a născut pe 3 februarie 1915 în comuna Tesila (astăzi Valea Oltanei) - Prahova. În 1938 a absolvit cursurile Liceului Militar "REGELU FERDINAND" din Chișinău, iar în 1939 Școala Navală din Constanța. A fost comandant de vedeță torpilăre, ulterior încadrat la Grupul Nave Reparatii Galati și Flotila de Drăgăji Turnu Severin.

Alături la un curs de specializare a vedeților în Germania, în 1941 este rănit la umăr de o schiță, pe timpul angajamentului dintr-o vacanță nemijlocită și o formăjumă de nave de luptă britenice.

În septembrie 1948 este numit comandantul N.S. "MIRCEA".

În perioada 1951-1952 a fost și comandantul Detașamentului nave-școală.

În ianuarie anului 1951, N.S. "MIRCEA" și "LIBERTATEA" au participat la un exercițiu de debarcare a unor trupe de infanterie în zona Mangalia. Surprins de furtună, la înapoiere a fost nevoit să se acăpătească în golul Burgas unde a ancorat în micul port Nesebar.

La 31 octombrie 1955 a fost numit șeful Școlii Superioare de Marină, în august 1958 comandantul Apărării Litoralului Maritim, iar în perioada 1960-1963 șeful Direcției Hidrografice Maritime (D.H.M.).

După trecește în rezervă a fost comandantul pescădarelor "CONSTANTA", "DELTA DUNĂRII" și "POLAR 1" și directorul Flotei de Pescuit Oceanic Tulcea (1973-1974).

De-a lungul carierei sale a fost decorat cu numeroase ordini și medaliile pentru vechime și merită deosebită, printre care Crucea de Fier clasa a II-a și Coroana României clasa a V-a. A început din viață pe 20 mai 1984.

- Locotenent-comandor **IOAN STOIAN**:
 - 27 mai 1946 - septembrie 1948
- Căpitan **NICOLAE MILU**:
 - septembrie 1948 - mai 1952
- Căpitan de rangul III **ION GHE. GHEORGHE**:
 - mai 1952 - 30 septembrie 1955
- Căpitan de rangul III **VLADIMIR COSMICĂNU**:
 - 30 septembrie 1955

Căpitan de rangul I ALEXANDRU HÂRJAN



S-a născut la 20 martie 1926 în localitatea Bordușani - Ialomița. A absolvit Școala Navală din Constanța în 1949 cu gradul de sublocotenent. A îndeplinit diverse funcții: ofițer cu navigație și respectiv transmisiunile la bordul navelor "LIBERTATEA" și "MIRCEA" (1949-1950), comandant de subunitate la Școala Navală (1950-1954 și 1963-1964), ofițer secund și comandant de dragor de bază (1954-1956), comandant al unității de dragcare de radă (1958-1962), ofițer în societate pregătire de luptă a C.M.M. (1962-1963).

A fost comandantul N.S. "MIRCEA" în perioada 1965-1973 și comandantul diviziunii nave-școală (1973-1978). Între 1978-1982 a fost profesor la catedra de navigație, ofițer în biroul pregătire de luptă și șeful catedrei Pregătire marinăreasă și manevra navei la Institutul de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN".

În anul 1956 a fost decorat cu "Steaua R.P.R." clasa a V-a pentru participarea la dragajul real de distrugere a minelor rămasă în barajele proprii din timpul războiului, iar în 1966, cu "Steaua R.S.R." clasa a IV-a pentru aducerea N.S. "MIRCEA" de la Hamburg la Constanța.

"MIRCEA"



Căpitan de rangul I PETRE ZAMFIR



S-a născut la 3 octombrie 1923 în comuna Chioara - Ilalomița.

În 1942 a absolvit Școala de specialitate a mariniei cu gradul de submaestru militar clasa a III-a. În 1948 este avansat sublocotenent la terminarea Cursului de ofițeri de pe lângă Școala Navală.

În 1950 a comandat canoniera "GHICULESCU" cu care s-a deplasat la Santierul Naval Corado din Genova pentru reparări. În perioada 12 octombrie 1965 - 19 ianuarie 1966 a fost detașat de pe funcția de lector superior la catedra de Pregătire marinărească din cadrul Școlii Navale și desemnat să asigure comanda N.S. "MIRCEA", remorcătoare de cele două remorcerile românești spre Santierul Naval din Hamburg. Surprins de o puternică furtună în portul Biscaya (24-28 noiembrie 1965), a reușit să înfrunte bărbătește tempesta și să se înapoieze în țară cu echipajul.

Ulterior a fost șeful Statuunii de pregătire marinărească Mamaia (Casa Vapor) și șeful catedrei de Pregătire marinărească din Institutul de Marină, de unde s-a pensionat în 1979.

- Căpitan de rangul II **ALEXANDRU HÂRJAN**:
- 1 ianuarie 1965 - 19 septembrie 1973
- Căpitan de rangul II **PETRE ZAMFIR**:
- desemnat la comandă pe timpul marsului CONSTANTA - HAMBURG,
12 octombrie 1965 - 19 ianuarie 1966
- Căpitan de rangul III **EUGEN ISPAS**:
- 19 septembrie 1973 - 8 septembrie 1977

Căpitan de rangul III EUGEN ISPAS

S-a născut pe 23 iulie 1934 la Tulcea. După absolvirea Școlii Navale (1957) a înăpătit diferite funcții:

comandant unitate de luptă arme sub apă la bordul distrugătorului D 9 (ex-1), comandanțul vechei torpiloare 89, comandant de secție V.T., comandant de subunitate și lector la catedra de Pregătire marinărească a I.M.M.B.

În decembrie 1966 este numit ofițer secund la bordul N.S. "MIRCEA".

În perioada 1973-1977 a fost comandanțul acestui "leagăn al marinării" împreună cu care a executat 8 marșuri în apele internaționale și a executat în premieră traversarea Atlanticului, în exclusivitate cu vele, în decursul a 33 de zile, între Las Palmas și Marea Caraibilor (aproximativ 3.500 Mm).

A instruit și inițiat în arta navigației 13 promoții de ofițeri de marină din flota militară și comercială.

A fost comandanț pe "EMIL RACOVITĂ", prima navă românească de intervenție cu scafandri de mare adâncime, comandanț al Școlii de scafandriere, șef de stat major și comandanțul Centrului de Scatandri al Marinei Militare.

S-a pensionat în 1991 cu gradul de căpitan de rangul I.



Căpitan de rangul I DAN-IOAN STĂICULESCU



S-a născut pe 15 august 1931 în comuna Bolgrad-Ismail din Basarabia. Este absolvent al Școlii Navale - promocia 1957. A urcat treptele ierarhiei militare îndoplind cu consecvență atribuțiile funcțiilor încrezătoare: specialist unitate de luptă navigație și transmisii la Divizia de nave auxiliare, comandanț unitate de luptă navigație pe distrugătorul D 9, comandanț de dragog de bază, specialist cu navigația la această unitate de nave și respectiv grupul de vedete torpiloare, lector la catedra de Navigație din I.M.M.B.

După opinia sa, cel mai pregnant i-a marcat cariera anilor petrecuți la bordul N.S. "MIRCEA", în calitate de ofițer cu navigație (1967-1973), ca ofițer secund (1973-1978) și comandanț (1978-1990). În aceste ipostaze, a participat la toate marșurile efectuate de marele velier românesc după reparația acestuia la Hamburg. Mai mult, în 1983, a efectuat cu mijloacele bordului reparații de anvergură între care, în premieră, cele din arboradă, la greement și velură, fapt inedit, consensual în analele bordului ca o desăvârșită performanță atribuită măiestriei profesionale atât de ofițer și mașinistii militari încadrati pe "MIRCEA".

După 27 de ani de ambarcare a solicitat pensionarea cu demnitatea care i-a marcat dintotdeauna conduită sobră de militar, fiu de ofițer căzut la Odessa: mulțumit sutherland de a fi slujit pe N.G. "MIRCEA" cu profesionalismul predecesorilor săi și certitudinea că a lăsat navele pe măini la fel de bune și autorizate.

- Căpitan de rangul I **DAN-IOAN STĂICULESCU**:
- 8 septembrie 1977 - 5 martie 1990

- Căpitan de rangul III **DINU-SORIN PAMPARĂU**:
- 5 martie 1990 (prin cumul) / 28 aprilie 1990 (numit)

Căpitan de rangul II Jianu MOLDOVAN

Căpitan de rangul III DINU-SORIN PAMPARĂU



S-a născut la 19 iulie 1951 în comuna Dumbrăveni-Suceava. Este absolvent al Institutului de Marină - promocia 1977. A fost comandanț unitate de luptă arme sub apă și ofițer secund la bordul vânătorului de submarine "COMANDOR CONSTANTIN COSTACHESCU". În 1981 a fost numit ofițer secund, iar pe 28 aprilie 1990 comandanțul N.S. "MIRCEA".

A condus nava în marșurile din Marea Neagră în perioadele 10 iulie - 10 august 1990 și 15 - 22 iulie 1993.

Este căsătorit și are două letele.

Pagini realizate de
Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU



JURNAL SENTIMENTAL ...

DE BORD

Anul 1976 a fost, fără îndoială, un an de grătie pentru "MIRCEA" oferindu-i-se prilejul să participe la cea mai mare regată desfășurată până atunci: Insulele Bermude - New Port, intrată în analele istoriei sub denumirea de OPERATION SAIL '76.

Regata era organizată în cadrul festivităților prilejuite de bicentenarul S.U.A., iar invitația de participare a fost onorată, înscriindu-se în suita de acțiuni ce marcau vizibila destindere în relațiile româno-americane. Era și timpul. În cei zece ani care trecuseră după reparații "MIRCEA" primise zeci și zeci de invitați de participare la festivități grandioase, alături de marile veliere ale lumii, puține fiind, însă, onorate. S-a folosit astfel prilejul pentru a se organiza vizite și în alte țări din America de Sud, America Latină, Europa și Africa.

"MIRCEA" și-a început peripul transoceanic la 4 martie 1976 când, la orele 10,20, s-a desprins de la cheu părăsind portul Constanța. Pentru cea mai mare parte din echipaj urma ineditul. "MIRCEA" va executa în premieră traversada Atlanticului, va atinge ecuatorul, își va flutura velele în golful Mexic și în triunghiul Bermudelor, se va confrunta pentru prima dată cu marile veliere ale lumii.

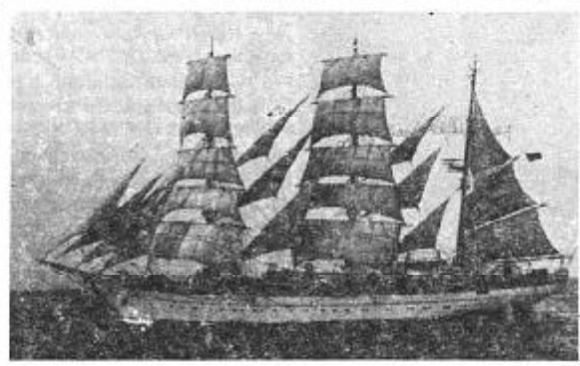
Deși voiajul începe sub bune auspicio, în Marea Mediterană și apoi în Oceanul Atlantic, două furtuni extrem de violente se vor constitui într-o adevărată "probă de foc" pentru echipaj și navă. Ajungem cu bine, după 19 zile de navigație, în portul Las Palmas din Insulele Canare. Populația insulară ne primește cu multă bunăvoie și dă spectacole în aer liber în cinstea noastră.

Ridicăm velele la 26 ianuarie îndreptându-ne spre Ecuator. Nu-i traversăm (vizita în portul brazilian Recife se anulase) și atingem doar latitudinea de 8°30'. Echipajul primește botezul ecuatorului.

Traversada se încheie (folosind în exclusivitate velele) după 35 de zile când intrăm în portul La Guayra (10 mai). Facem cunoștință cu oamenii și modul de

viață sud-americană. Sunt extrem de amabili, de-a dreptul cuceritori. Același lucru îl vom întâlni și la următoarea escală - portul columbian Cartagena (10-14 mai). Columbienii au un adevărat cult pentru eroul lor național Simon Bolivar - El Libertador.

Pătrundem adânc în Golful Mexic cu velele ridicate și atingem punctul cel mai vestic al călătoriei



- portul mexican Vera Cruz (24 mai). Din nou rămânem impresionați de amabilitatea cu care suntem întâmpinați la tot pasul. Nu mai puțin impresionați sunt mexicanii de pe stradă care ne privesc cu multă curiozitate, românii fiind o prezență rară în port.

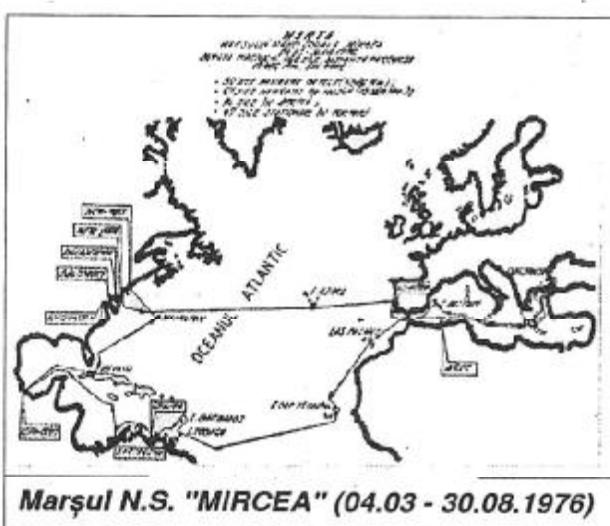
Următoarea escală - Havana (16 iunie). Cubanii ne tratează ca pe niște oaspeți de seamă punându-ne la dispoziție, pe toată durata șederii în port, în exclusivitate un segment impresionant de plajă - El Tropico - cu tot felul de posibilități de distracție. Ni se oferă și o seară de ... cabaret. Profităm din plin și ne despărțim, cu părere de rău, de amfitrionii noștri, după 5 zile de adevărat sejur, pentru a ploaia în ... triunghiul Bermudelor, supranumit și "triunghiul morții".

Ajungem cu bine la Hamilton înscrindu-ne astfel în febra pregătirilor și în regată alături de zecile de veliere sosite deja în port.

Duminică 27 iunie ajungem la New York de unde plecăm (după patru zile) la New York într-o fantastică defilare a milior de catarge din care se detasează eleganță tacută și malestuoasă a corăbiilor înalte, impresionanta reconstituire a trecutului Americii.

Pe 4 iulie, la New York o uriașă "armadă" formată din sute de nave cu vele, peste 50 de nave de război din 27 de țări vor defila prin fața portavionului "FORRESTAL" unde se află președintele Ford cu peste 3000 de invitați din zeci de țări ale lumii. Președintele Ford avea să declare: "Călătoria transatlantică a frumosului bric "MIRCEA" pentru a participa la festivitățile navale "Operation Sail" a fost primită cu placere de milioane de americani".

Festivitățile continuă pentru "MIRCEA" în porturile Baltimore și Philadelphia. Pe 24 iulie plecăm spre casă și după două escale tehnice, la Lisabona și Alger, ajungem, pe 30 septembrie, în sfârșit, acasă. Trecuseră 180 de zile.



Cele patru zile de staționare în portul Hamilton sunt trăite de "MIRCEA" și celelalte veliere, abia sosite din regata Santa Cruz de Tenerife - Bermude, în febra pregătirilor pentru cea de-a treia și cea mai importantă regată: Insulele Bermude - New Port (cunoscută sub numele de OP SAIL '76).

La bordul navei se ambarca un grup de opt corespondenți și fotoreporterii de la "N.B.C.", "The National Observer", "Sports Illustrated", "National Geographic", înșeuaiți de sumedenie de cărula la capătul cărora atârnau tot felul de aperate menite să imortalizeze momentele cele mai palpitante.

Startul în regată este planificat pentru duminică, 20 iunie, orele 15.00.

Spre orele amiazici, pe o suprafață de numai câteva mile pătrate, marea este împânzită de catarge într-o continuă mișcare. Sunt pregătite să în startul 16 nave din clasa "A" (din care face parte și "MIRCEA") și circa 100 din clasa "B" (cu deplasament și suprafață velică mai mică). În aer se petrece același lucru: avioane, avionete, hidroavioane și elicoptere survolează necontinuit spațiul de start de numai 1,5 Km marcat de nave "BAY STATE" și Academia Navală Americană și fregata britanică "ESKIMO".

Orele 14.00. Echipajul se află în poziția "Le front pe vergi" (gata de a acționa pentru ridicarea velerelor).

Orele 14.50. La navea starter "ESKIMO" se ridică pavilionul și răsună salva de tun, semn că mai sunt zece minute până la start. "MIRCEA" se află foarte aproape de linia de plecare, cu mașinile "Ioară în cel înainte" și având desfășurate velele gabier, contragabier și focul nr. 3. Sunt minute de maximă concentrare. Pe lângă faptul că trebuie să respectăm regulile de start în regată trebuie să evem și grijă evitării sutelor de ambarcajuni de toato tipurile și mărimele ce plutesc printre coloșii de otel precum vrăbiile printre pieptările elefanților. Riscul și răspunderea aparțin în exclusivitate navele mari nu au nici o responsabilitate în caz de coliziune cu cele mici - nici au asigurat organizatorii.

Necazurile apar însă la volierele mari. În babord, foarte aproape de noi, printre sutele de catarge în mișcare se vede cum bărcile navei spaniole "Juan Sebastian De Elcano" părunde în arborada celei argentinene, "Libertad". Arboaretul de la arborele prova al navei spaniole se frângă precum un vreasco (este construit din otel și

"MIRCEA" IN OPSAIL '76

ero dimensiunile unui stâlp de telegraf).

Orele 14.55. A doua salvă de tun. Mai sunt cinci minute. "MIRCEA" are o poziție ideală, în vânt, spre partea dreaptă a portii, în apropiere de "ESKIMO". "Stop mașina". În babord se află "Dar Pomorza" (Polonia) și "Christian Radich" (Norvegia), iar în pupa, foarte aproape, "Eagle" (S.U.A.). Se ridică o parte din vele. O privire aruncată spre babord dă senzația unui balot alegoric în care plutesc auto de catargo. De "ESKIMO" ne mai despart doar câteva zeci de metri și câteva zeci de secunde până la ...

15.00. Start. Se observă bulbuli de

pupa, cu viteză, bătrâna "Gazela Primeiro" (construită în 1883), navă de 500 de tone având coca din lemn, se interpună între cei doi coloși din otel, de către ori mai mari. Se prefigurăază un adevarat dezastru. La tribord, pericol imminent de abordaj cu fregata "Eskimo". Vergile navei americane patrund în greementul lui "MIRCEA" în timp ce catargul provă se frângă în zgromot de vreasco. Marinarii americanii aleargă dispărând spre pupa evitând zona pericolului. Secundele următoare sunt hotărătoare pentru soarta celor trei nave intrate în coliziune. Comandantul lui "MIRCEA" hotărăște, în către clipe, să folosească motorul. Sirena lansează trei semnale scurte, atenționând că se manevreză cu "mașinile înapoi". "Eagle",

nava americană din pupa, care assistase de la cățiva metri la scenă, pună la rându-l mașinile "înapoi". Cu o promptitudine remarcabilă "Christian Radich" și "Gazela Primeiro" procedează la fel, degajându-se. Evită dezastrul. "Gazela Primeiro" arată jalmic acum, cu greementul rupt, velele și vergile eternând în sururi. Nu are altă soluție decât să spună adio ultimei regate la care ar fi putut lua parte, înainte de pensionare. "MIRCEA" și "Christian Radich" au, din forcire, ovariile nesemnificative și, cu un handicap de câteva minute, iau startul în regată.

Desfășurarea regatei în continuare, față de momentele "herbinji" trăite la start, pare o joacă de copii. "MIRCEA" se menține timp de trei zile în plutonul fruntaș.

Din păcate, în cea de-a treia zi vântul cade complet și pe întinderea plată a oceanului până la linia orizontului zecile de catarge par încremenite.

Soluția organizatorilor a fost de a se face o clasificare după poziția navelor pentru data de marți, 22 iunie orele 13.00. Căștagă dotașat nave germană "Gorch Foch" în timp ce "Mircea" ocupă locul opt. Se pun în funcțiune motoarolo. La 27 iunie ajungem la New Port.

Pagini realizate de
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



20 iulie 1976. Plecarea în regata BERMUDA - NEW PORT

fum alb ale celor două salve de tun trase de pe "ESKIMO", semnalul începerii regatei.

Următoarele secunde, însă, vor avea o desfășurare dramatică. Într-un moment se produce o aglomerare inexplicabilă în prova babord. "Christian Radich", un colos de otel cu peste 1000 tone mai mare, se apropie periculos de "MIRCEA" cu intenția vădită de a-i "tăia" prova. Observăm că are motorul în funcțiune și constatăm și cauza care l-a determinat să ia o astfel de hotărâre: "Erewan", o navă parameză de 150 de tone, "tăiese" la rândul său prova navei norvegiene. Exact în acest moment, pentru a complica (inexplicabil) și mai mult lucrurile, între "MIRCEA" și "Christian Radich" venind din

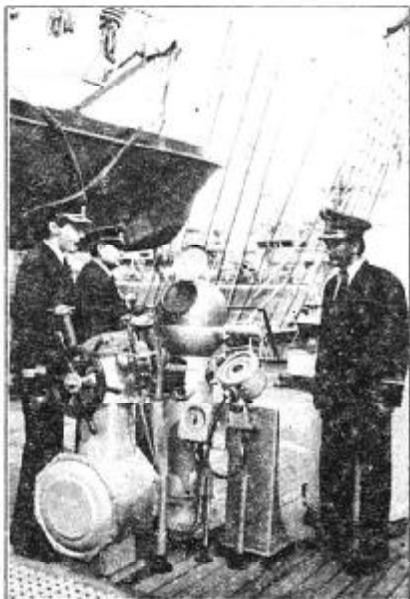


New York, 4 iulie 1976. Pe Hudson River



NAVA - ȘCOALĂ "MIRCEA" - 55 DE ANI

SUPLIMENT RAVEJ - OAMENII SĂI



- Domnule căpitan de rangul III Dinu Pamparău, în calitatea dumneavoastră de actual comandant al navel-scoală "MIRCEA" - cel de-al 12-lea ce a urcat pe puntea de comandă în cel 55 de ani de la Intrarea sa în serviciu - vă rugăm să ne vorbiți despre oamenii naveli, despre echipaj. Să vă sugerăm să începeți cu ... comandanțul !

- Sunt dezolat că nu voi da curs sugestiei dumneavoastră și asta nu dintr-o falsă modestie ci fiindcă mi se pare drept, acum, la un moment aniversar, "să dăm Cezarului ce-i al Cezarului". Adică să începem cu cei mai vechi oameni de la bord care - unii de peste două decenii - cu un spirit de devotament, cu un volum de muncă și un grad de profesionalism exceptionale, cu modestie și inteligență, fac ca această navă unicat a flotei să-și onoreze - lată, și după 55 de ani - locul și rolul, inconfundabile, în cadrul marinei române. Așadar, nucleul de forță al acestui echipaj este alcătuit din maștri militari de marină - mulți din ei colegi de promoție -, ce s-au ambarcat în anii 1969-1970. Dintre ei aş aminti pe maștri militari principali Stelian Popescu, Constantin Călin, Constantin Manea, Vasile Munteanu, Constantin Predescu. În jurul acestui nucleu există ceea ce aș numi un "inel de siguranță" pentru viitor, menit să preia ștafeta muncii și devotunii fată de navă, să devină, în timp, conform tradiției "MIRCEA", următorul nucleu de rezistență al bordului. Acești oameni aparțin promoției 1980, între ei aflându-se maștri militari clasa I Mihai Giță, Marin Păun, Mihai Tudorache, Dan Belean.

Desigur, sunt oameni cu caractere

diferite, cu temperamente diferite, dar cu un "numitor comun": realul - repet, REALUL - cult pentru această navă. Și dacă trebuie să mulțumim cuiva că "MIRCEA" întâmpină azi, plin de vigoare, vîrstă de 55 de ani, atunci, trebuie să le mulțumim, lor, și celor asemenea lor, ce i-au precedat la bord - comandanți, ofițeri și în primul rînd, maștri militari. Căci, să recunoaștem, să tîi la linia de plutire o navă unicat, având, în funcție, componente și piese originale din 1938, este o performanță profesională de departe de a fi la îndemnăna oricui. Să contribu la inițierea în practica marinărească, la formarea și instruirea a zeci de generații de ofițeri și maștri ai Marinei naționale este, de asemenea, o performanță de înălță de respect.

Poate veți spune că am exagerat acest elogiu al meistrului de marină pentru care chiar și domnul căpitan de rangul I Marcel Dragu m-ar învindea. Dar departe de mine exagerările. Aceasta este realitatea în care, desigur, e inclusă - la locul presupus de funcție și pregătire - rolul ofițerilor care azi, la "MIRCEA", sunt, în afară de comandant (la bord din 1981), căpitan de rangul III Mihai Greere și mai tinerii noștri colegi, căpitan-locotenentii Sorin Dumitru și Ion Voinean.

- Referiți-vă acum la viitoarea generație de marinari, la actuala generație de studenți și elevi ce se instruiesc la bordul acestei "Academii Plutiloare" care este nava "MIRCEA".

- Pentru acești tineri, practica la bord înseamnă, de fapt, primul contact real-după clasă, studiu, machete, laboratoare și simulatoare - cu meseria, cu profesiunea. Este prima probă de foc ce validează "stofa" marinărească. Confruntarea cu aspirinile vietii la bord - pe o suprafață extrem de restrânsă trebuie să se instruiesc și să trăiască 200 de oameni - are, cred eu,

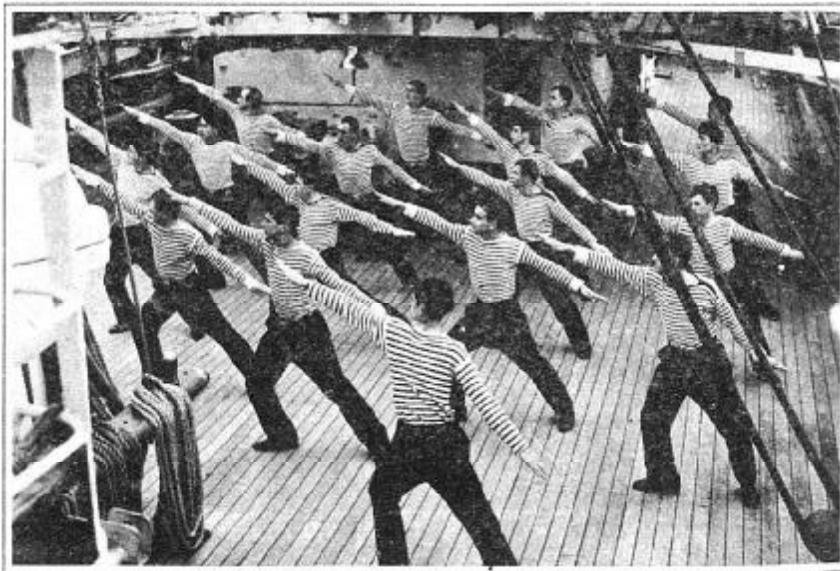
valorarea unui "moment al adevărului". Aici se relevă, concret, clasicul adevăr că marinăria este de fapt nu una, ci un mănunchi de deprinderi și înșușiri. Aici viitorul ofițer de marină învăță că va avea mai multe îndatoriri decât drepturi, că, în primul rînd, meseria lui îi va cere să conducă oameni, la bordul unei nave de luptă sau comerciale. Și mă bucură că mareea majoritate a "cadetilor" trece cu bine "proba de foc" a vieții la bord. Că descoaceră, dincolo de aspirimi, reala frumusețe a profesiei. Și aici, din nou, un merit deosebit îl are maestrul care, cu experiența sa profesională și de viață, găsește limbajul comun necesar creării legăturii de suflet cu viitorul marină pe care-l învăță, o dată cu elementele de practică marinărească, și ce înseamnă viață și comportamentul într-un echipaj marinăresc.

- Câteva cuvinte despre starea actuală a navei ?

- La aniversarea sa, "MIRCEA" se prezintă ca o navă în stare de eficiență, capabilă să execute misiuni de instruire. Nu există nimic la bord care să nu funcționeze. Desigur, nu la parametrii initiali, căci nava are - nu-i asa? - o vîrstă respectabilă. Parametrii funcționali s-ar încadra în procentul de 65-70 la sută din cei normali. Realitatea e că nava simte nevoie unei reparații capitale, ultima fiind efectuată acum ... 28 de ani. Noi, oamenii echipajului, ca și toti cei care înțeleg însemnatatea marinei pentru destinul poporului român, sperăm, din suflet, ca acest deziderat să devină realitate, ca "MIRCEA", înținerit, să continue să formeze, la bordul său, alte și alte generații de marinari.

Maior

Costin CONSTANDACHE



Nume de eroi înscrise pe bordaj

LOCOTENENT-COMANDOR Eugen Stîhi

S-a născut la 1 iunie 1878, la Iași. La 1 iulie 1898 a absolvit Școala Militară de artillerie, geniu și marină, cu gradul de sublocotenent și este ambarcat pe bricul "Mircea". Face parte dintr-o participanții la lucrările hidrografice executate pe coasta României. În 1899 este încadrat la Școlile marinei și Arsenalul acestora ca "ofiter la companie".

În 1900 este ambarcat pe crucișatorul "ELISABETA", iar în 1902 este mutat la Depozitul Echipajelor Marinei. În 1904 este mutat în efectivitate Divizia de Dunăre și deorar cu ordinul "Coroana României" clasa V, în grad de căpitan.

În 1905 revine la Divizia de Mare, fiind avansat locotenent. În 1906 este transferat în Divizia de Dunăre până la sfârșitul carierei sale militare. În anul următor este decorat cu ordinul sărbesc "Vulturul alb", în grad de ofiter. În anul 1909 este avansat căpitan, iar în 1910 este numit comandanțul veriolei "MAIOR GHEORGHE SONTU".

În 1913 este mobilizat la partea activă fiind deorar cu medalia "Avântul tărilor" pentru raporte de armă săvârșite în această campanie.

În 1916 este mobilizat și avansat la gradul de locotenent-comandor. Numit ofiter secund și director de tragere pe monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU", la 24 aprilie 1916 participă la acțiunea de sprijinire a retragerii trupelor române din capul de pod Turtucaia.



Primind ordin să bombardeze Starosele, monitorul ancorăză în dreptul Spanjovului. Aici, locotenent-comandorul Eugen Stîhi este lovit de schia unui obuz în piciorul stâng provocându-i o pierdere masivă de sânge.

Se stinge din viață la 25 august 1916, la bordul vasului-spuț "PRINCIPÉLE CAROL".

În memoria eroului de la Turtucaia, una dintre cele patru canoniere intrate în serviciul Marinei Militare după primul război mondial poartă numele său.

Căpitan Constantin Dumitrescu

S-a născut la 13 mai 1883 în București. La 1 iulie 1906 obține gradul

"Vedetele să intre pe canal", nava comandanță de căpitanul Constantin

Dumitrescu s-a avântat sub barajul de foc inamic care a fost anihilat temporar. În acest răzăgost ostașii din Garnizoana Turtucaia s-au salvat retragându-se spre Silistra. La ieșirea din canal, vedeta nr. 6 s-a pus pe uscat. Neputând fi protejată de monitor, ea a fost ciuruită de barajul ucigător al inamicului.

Lovit în frunte de un glonte, căpitanul Dumitrescu a căzut răpus lângă tunul navei sale.

Prin Decretul nr. 1680 din 15 mai 1931, această vedetă a fost decorată cu ordinul "Steaua României" cu spade în grad de căpitan cu panglică de "Virtute Militară". Numele căpitanului erou Constantin Dumitrescu a fost atribuit unei dintre cele patru canoniere românești intrate în serviciul Marinei Militare Române.



de sublocotenent ca absolvent al Școlii de artillerie, geniu și marină, iar în 1912 pe cel de locotenent.

În perioada 1912 - 1913 urmează cursurile Școlii Navale din Constanța. În ajunul războiului este avasat căpitan și își încredințează comanda vedetei numărul 6 "NICOLAE GRIGORE IOAN". Aflată la Turtucaia, la 24 august 1916, aceasta primește misiunea de a interveni în sprijinul trupelor care se retrăgeau și care erau secerate de cuiburile de mitraliere camuflate în porumbiștile de lângă ostrovul Cusui. Când monitorul "LAHOVARY", a înălțat semnalul

Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN

6 mai . ZIUA MAISTRULUI MILITAR DE MARINĂ

Anul acesta se împlinesc 85 de ani de la oficializarea, în Marina Militară Română, a corpului "maestrilor militari șefi de specialitate". Cu prilejul acestui moment jubiliar, vă prezentăm, în premieră, **Crezul profesional** al acestui numeros corp de cadre militare, amplasat la loc de cinste la intrarea în incinta Școlii Militare Maistri de Marină "AMIRAL MURGESCU".

"Sunt maistru de marină, unul dintre cei mai importanți oameni ai navei."

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

Sunt mândru de specialitatea învățată și indiferent de situația în care mă voi afla îmi voi face datoria, voi avea o conduită care să sporească prestigiul echipajului și al navei mele.

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

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

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

Voi fi corect cu mine însumi și cu tot echipajul.

Îmi voi iubi nava și țara! Orlunde și oricum mă voi afla, nu voi ulta că sunt român.

ASA SĂ-MI AJUTE DUMNEZEU!"

M.M.



MUZEUL MARINEI ROMÂNE*la un sfert de veac***Povestea adevărată a marinilor**

Povestea lui e povestea adevărată a marinilor. Poate că e o poveste de dragoste, o logodnă a curajului cu întinsul albastru, a oamenilor cu marea, e povestea acelor care și-au legat destinul de drumurile fără pulbere, de misiunile cărări unde și-au aflat vocația.

Această poveste a prins viață într-o clădire aflată pe strada Traian, la numărul 53, construită acum 86 de ani după planurile arhitectului Ion Socolescu, cel care a proiectat în Constanța și alte construcții: Muzeul de Artă Populară, Scoala nr. 2 (astăzi aripă a Muzeului de Artă) și Spitalul Municipal. Conceptua arhitecturală poate fi încadrată în neoclasicismul românesc.

Înțial, actuala clădire a Muzeului a fost destinată pentru Scoala Navală, apoi, în 1931, Comandamentul Marinei se mută din București și funcționează tot aici, în paralel cu Scoala Navală. Mai târziu, aceste două instituții sunt redislocate și în august 1969 este inaugurat, conform Hotărârii Consiliului de Miniștri nr. 1127 din 29 mai 1969, **Muzeul Marinei Române**.

În perioada următoare expoziția de bază a muzeului este supusă unor modernizări, cea mai importantă fiind executată între anii 1977-1983, împreună cu Fondul Plastic, Studioul de arte plastice al armatei, Comandamentul Marinei Militare și școlile marinei.

Noua structură a fost concepută și realizată într-o viziune modernă, având la bază o documentare științifică realizată cu migală și dragoste în arhive, biblioteci, muzeu, de către specialiștii muzeului.

Muzeul Marinei Române este muzeu de interes național, de categoria I-a, unicat în țară. Posedă un patrimoniu în valoare de peste 37 milioane lei la nivelul costurilor anilor '80. Deține 13 683 piese de muzeu reunite în peste 30 de colecții. 2 180 de piese fac parte din patrimoniul cultural național.

De asemenea, muzeul

dispune de un fond documentar specific, totalizând 4 200 unități bibliografice (singurul de o asemenea amplioare), care este pus la dispoziția celor (nu puțini la număr) care doresc să cerceteze istoria marinei. Are o fototecă cu peste 5 000 de imagini (fotografii, diapoziitive și negative), casețe audio, casețe video care completează expoziția.

Dar ce cuprinde expoziția? Nu vom intra în detaliu, deoarece spațiu nu ne permite. Povestea adevărată despre care aminteam începe în urmă cu peste două milenii, pe când getodaciile stăpâneau ambele maluri ale

marea cea mare, ai domnitorilor Alexandru cel Bun, Iancu de Hunedoara, Ștefan cel Mare, Mihai Viteazul, Constantin Brâncoveanu.

Iată-ne ajunși în 1860 când cele două flotile se unesc într-un singur corp - cel al Flotilei române, sub domnia luminosă a lui Alexandru Ioan Cuza. De aici înainte se conturează nucleul flotilei moderne care va participa în războiul de Independență, acoperindu-se de glorie. De acum "cheia măntuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă", cum avea să spună Mihail Kogălniceanu.

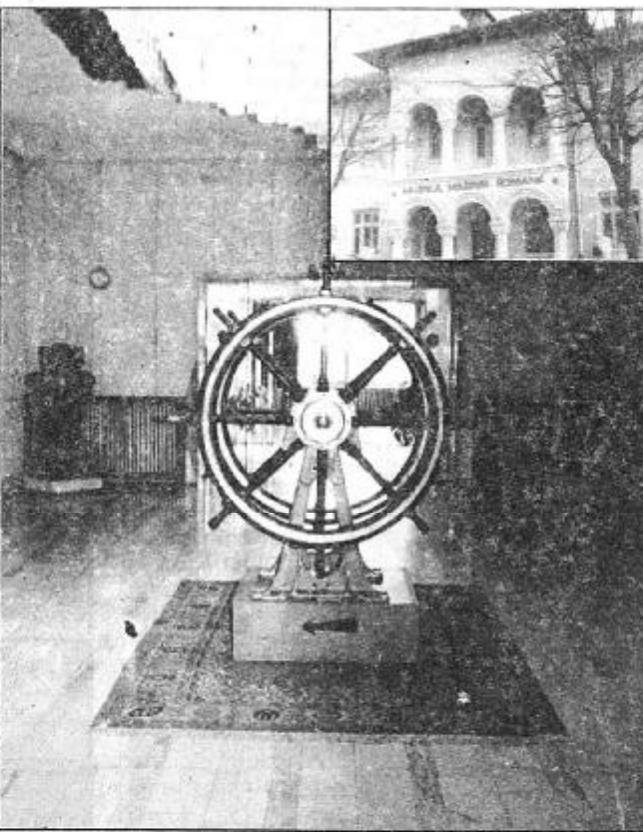
Se accentuează dezvoltarea marinei militare, cu precădere la mare, se dezvoltă învățământul de marină, se intensifică relațiile pe apă ale României cu țările lumii.

Muzeul Marinei Române prezintă, pe larg, participarea navelor militare și comerciale românești în războiul întregirii neamului. Vizitorul va afla în muzeu amănunte privind dotările navale în perioada interbelică și va poposi îndelung în sălile care prezintă participarea marinei la cea de-a doua conflagrație mondială.

O frumoasă și bogată imagine rămâne oricui după vizitarea ultimelor săli și a parcului în care sunt expuse diferite tipuri de nave, tehnică și armament care aduc la zi evoluția marinei române.

Toate acestea constituie atracția celor 10-15 000 vizitatori străini și peste 150 000 din țară care, anual, trec pragul muzeului lăsându-și impresiile lor, uneori magnifice, conservate în cartea de onoare.

Dorim să adăugăm că muzeul este vizitat de majoritatea tinerilor încorporați în Marina Militară și în alte unități militare din Dobrogea, de elevii școlilor de marină, cadre militare și familiile acestora, numeroși veterani de război din întreaga țară, fiind o instituție de prestigiu care slujește comandanțele educării patriotică, ostășești și civice a militarilor și populației civile.



Istrului și cetățile pontice de la gura Bugului până la Apollonia (Sozopol).

Atunci, pe apele interioare și pe cele de hotar navigau monoxile, corăbii care purtau cu ele bunuri materiale, dar, în același timp, făceau paza hotarelor pe apă. Firul poveștili se deapăna trecând prin încrâncenări săngeroase pe apele Istrului, în confruntările cu imperiul roman, ne poartă pe ape până la Roma, în corăbile încărcate cu bogății. Aflăm, din muzeu, despre corăbierii lui Mircea cel Bătrân - domn până la

FIGURA DE GALJOR

Marea păsrează în adâncurile sale numeroase amintiri ale unor lumi demult apuse. Din când în când ele lea la veală, mărturii vîi, cu o bogată încarcatură emoțională.

Un astfel de obiect a fost desprins din epava unei nave ce se odihnește de mai bine de trei veacuri pe fundul Mării Negre, între Constanța și Agigea. Era în august 1982, când "Steaua de mare" a pescuit o statuie sculptată în lemn. Ea reprezintă bustul unui luptător, cu un colf ce amintește de cele ale elenilor, apărăt în părțile laterale de două scuturi ovale (din păcate unul a căzut în apă și nu a mai putut fi recuperat).

Culorile vîi în care a fost pictat au fost spălate de ape, dar lemnul își are nervurile sale ce-i dau o frumusețe aparte.

Figura de galion împodobea, de obicei, proba corăbillerelor medievale, fiind considerată putere protectoare.

Astăzi, ea se răsăjă printre obiecte la fel de valoroase aflate în Muzeul Marinei Române.

**MONOXILA**

Cel mai vechi mijloc de navigație confectionat de locuitorii spațiului carpato-danubiano-pontic a fost monoxila.

Strămoșii noștri, locuitori ai unei veche binecuvântări cu apă, și-au confectionat, încă din vremuri ce se pierd în vechime, luntre simple, rapide, ce puteau fi folosite atât pe râuri, pe fluvi, cât și pe mare. Un astfel de mijloc de navigație, cel mai vechi, cunoscut și atestat la noi, la români, îl reprezintă luntrea monoxită de care vizitatorul Muzeului Marinei Române îl are din prima sală a expoziției. Exemplarul deținut de muzeu, unic prin dimensiuni - 9,90 m lungime, 0,75 m deschidere, are o vechime de către veacuri și a fost descoperit în valea Crișului Alb, la Răpsig - județul Arad - în vară anului 1968.

Luntrele sunt dintr-o bucată ... lungi și strânți și cu mulți oameni intrăsele" - notează în sa cronică nobilul burgund Walerand de Wavrin, la 1445. Luntrele erau folosite pe Semoisuri, pe Crișuri și Mureș pentru a transporta bolovani de sare, prin cămărașile transilvane către tîntul Panoni, sărac în acest mineral vital.

La pescuit, s-a mers cu luntrele acestora scobito-n trunchi drept de stejar, iar marea învățat Grigore Antipa îl amintește în lucrările sale la cumpăna dintre cele două veacuri, ca înălțindu-le atât la Dunăre, cât și pe râuri.



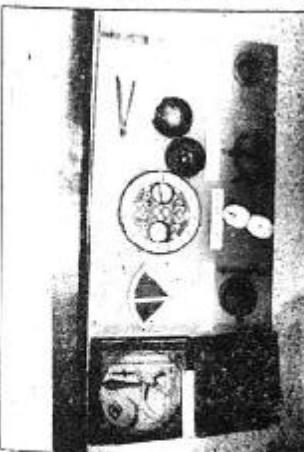
**Din valoroasele colecții
ale muzeului**

TRUSA DE NAVIGAȚIE

La prima vedere o casetă paralelipipedică, cu lemnul înnegrit de vreme, cu balamalele uzate, ar putea trece ușor neobservată. Dar, o dată deschisă ni se arată bijuterii minuțios lucrate-n alamă ajurată, fildeș, mahon. "Bijuterile" au avut în urmă cu trei veacuri utilitatea lor bine stabilită, care-n parte a rămas valabilă și azi, căci ele sunt, de fapt, instrumente de navigație.

Rigla, din fildeș incizat, are vizorul din alamă, ruleta, cu tamburul din alamă, are pe lungimea sfiorii 22 de noduri, busola doptic este din fildeș șlefuit, cadranul orizontal, lucrat din mahon, are insertii de fildeș ca ornament și două busole în funcție, compasul este din alamă, iar quadrantul, realizat din mahon, bordat cu fildeș și ac din alamă.

În aceeași vitrină se află un glob din alamă ajurată pentru orizontalitate, care vine să completeze o imagine inedită.

**BOMBARDA**

Și au trecut mai bine de șase veacuri de când o cronică medievală germană consemna că cetatea Sibiului este apărată de arme noi, la vremea aceia, bombardele. Căci nu erau trei decenii de când primele salve ale unei astfel de guri de foc se făcuseră auzite în Apus. Lucrate din fier bătut pe nicavală,

prinse în inele, tăvile au calibră variabilă încărcate cu ghiumele din piatră ori din metal, cu săcuile cu pulbere și fțil. Fiind ușor de manevrat, cănd erau montate pe afet mobil, fixate pe creneluri de celăț, ori în borduri de nave, bombardele au reprezentat un însemnat progres în istoria artilleriei. Prima luptă navală a românilor în care este atestată folosirea bombardelor a avut loc în august 1445, la Giurgiu. Același cronicar burgund, Walerand de Wavrin, notează că domnul Tării Românești, Vlad Dracul a adus cu sine din cetatea sa de scaun bombarde cu calibră mare, pe care le-a folosit la recucerirea celății Giurgiu din mâna păgânilor.

Exemplarul din Muzeul Marinei Române, a fost descoperit în zona submersă a portului Mangalia, în anul 1968, fiind datat din secolul al XV-lea.



Pagini realizate de
Căpitán de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Muzeograf
Mariana PĂVĂLOIU

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII



Răsfilm în continuare "Jurnalul de bord" al elevului marinar Geo Bogza.

În dreptul datei de 8 septembrie 1923 sunt consemnate întâlnirile de pe Dunăre cu o salupă (probabil ambarcațiune de croaților) potrivit să facă "ocoul pământului". Mi se pare potrivit să reproduc integral acest pasaj din "Jurnal":

* Sâmbătă 8 septembrie.
Giurgiu.

Se terminase Inspecția în dormitor și eram la masă, notam ceva în acest caleș, când veni Americanul de pe "Beatrice". În ziua de 30 august urcam cu "Severin" în cataracte, eram aproape de Drănoava, de vale cobora o salupă. Când trecu chiar pe lângă noi, putură că "Beatrice" și zâri pavilion american. Când întoarserem capul abia o mal zâriam... Apoi ne-am văzut de drum.

Când veneam odată de la baie în Severin am văzut-o acostată lângă monitorul englez "Giovanni", atunci am primit o mai mult. După ce am plecat din Severin, aproape de Tighinași, am văzut din depărtare cum era legată la mal. Când am ajuns în dreptul ei s-a luat după noi. Am văzut înăuntru un bărbat și o femeie. După ce am trecut de Tighinași salupa ne-a luat-o înainte. Seară am ajuns-o în Calafat, atunci am primit-o mai de aproape.

A doua zi, când am plecat, am legat-o și pe ea de siep. D-nul Sublocotenent Lăzăreescu fusese pe ea și venise cu vreo 3 gazele străine care vorbeau de salupă asta. Dânsul citea și traducea lui D-nul pilot. Eu care mă atiam acolo ascultam și eu. D-nul Sublocotenent nu a zis nimic, din contră poato aproba. Însă veni D-nul M-stru Zamfirache și, văzând despre ce este vorba, zice "Ia cărăte, mă, d-acilea, du-te la ale mese ale voastre". Faptul acesta m-a jignit grozav, totuși am tăcut. Dar tot am aflat ce este cu salupa. A plecat de doi ani din New York și face ocolul pământului. A doua zi am plecat de la Copanita unde fusesem acostai. În timpul acesta a început un vânt care făcea niște

GEO BOGZA - MARINAR (IV)

În memoria marelui om de cultură GEO BOGZA, dispărut într-o zi de toamnă, prezentăm cititorilor momente mai puțin cunoscute, poate, din adolescența celui înzestrat și cu harul "lupilor de mare".

valuri destul de mari ca să izbească salupa de şlep. Trebula să o luăm la remorcă. Eu care eram la sondă am sărit pe salupă. După ce am flăiat-o încet, manevra era gata și eu nu mai puteam să mă întorc pe şlep. Atunci mi s-a spus să trec în bac și la ora 12 când se va schimba omul să vin și eu. Salupa se putea lovi de bac, de aceea Americanul trebula să fie cărma. Când a vrut să se bârbierească a chemat-o pe nevastă-sa. Însă ea lucra cu cărmă multă, așa că salupa juca mereu. Eu m-am dus la cărmă bacul și l'indreptam mereu spre salupă, ea fugea și când voia să vio îndărăt iar cărmeam bacul spre salupă. A fost un joc foarte frumos. La urmă m-am plăcuit și am trecut la prova.

Grecu, căruia îl promisiu că am să-l dau ceva pâine, veni la pupa şlepușului și fău cunoștu semnul peste bură că îl este foame. Americanul a văzut și a înțeles, se vede că și-n America se obișnuiește. Atunci îmi propuse mai în frântuzește, mai prin semne să pornească motorul, să ajungă şlepușul, însă eu am refuzat. Grecu veni însoțit de Dimoteli (cel mai strănic aruncător de bandule) cu o bandulă și o aruncă în bac. Eu am legat cheile, el s-a dus cu ele la pupitu, au desculat, au luat pâinea și mi au aruncat și mie o bucată. Americanul și Americana ce așteșaseră (pot să zic curioși la această scenă) exclamă "Oui, Bon; Tres Bien!" iar eu eram mândru.

A doua zi am ajuns în Giurgiu și seara s-a stârnit o furtuna grozavă înăuntru "Beatrice" era în pericol să se spargă. După fel de fel de propuneră rămas să o adăpostească după

un ponton. D-nul Pilot a făcut o manevră grea, dar a reușit să o pună la adăpost. Din cauza ei trebula să facă doi elevi de servicii (unul la salupă) așa că eu, care eram liber, am făcut 3-6. Americanul a prins o mare simpatie de noi, a spus că și continuă drumul cu noi.

... Noaptea frigul se simte atât de bine încât mă fac ghem în hamac, iar dinții căntă, pe când genunchii joacă după muzică."

Marșul pe Dunăre continuă în etape: 9 septembrie Giurgiu - Turtucaia, 13 septembrie Sîlistra - Piua Petri (aici "sună niste anafore teribile"), 14 septembrie Piua Petri - Galați. La 15, 17 și 18 septembrie "am făcut acostajă la Tiglina, lângă șantierul naval" și constatărea: "din cauza scumpetei de alci suferim mult în privința mâncării. Soldații iau 3 linguri de mâncare, iar noi numai una și ală val de ea".

Joi, 20 septembrie: "Am plecat cu "Grivita" să luăm păcură de la Arsenal. Am trecut pe lângă un doc al Marinei. Pe el se afla vestitul "Bricul Mircea". Puțin mai jos un cargobot japonez, l-am primit cu mult interes. Am aflat că l-a cumpărat unul din Brăila cu 7 milioane".

Deci interesul elevului marină este reținut de frumusețea cataractelor, a cazanelor și de populararea Dunării cu nave străine - o ambarcațiune americană, un monitor britanic, un "cargobot" japonez...

**Contraamiral
George PETRE**

VA URMA -

POEMUL MĂRII

Olinzi de somn în cioburi mi se sparg
când gândul o pornește către larg.

Corabia cu doruri vinovate
alunecă în seară, spre departe.

Pridvor nemărginit de ape clare
e adăpost al zilelor fugare.

În zbuciumul de val e limpezire
și în furtună, cântec de iubire.

Când marea-n amintire se ridică
beția verii îmi inspiră frică.

Ana RUSE



RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

PORTUL CONSTANȚA DE LA ANTICHITATE LA MILENIUL III

O carte binevenită și așteptată este "Portul Constanța de la antichitate la mileniu III". Monografia celui mai mare port maritim românesc să constituie într-un instrument de lucru pentru specialiști - istorici, economisti, juriști, sociologii navalii - căt și pentru cititorul cercetare, avid de informații diverse.

Bine informat, bun cunoscător și istoric Dobrogel, autorul - doctor Valentin Ciorbea, conferențier universitar la Academia Navală "Mircea cel Bătrân" - realizează o lucrare uniteră, cu o structură inspirată și însoțită de imagini care întregesc ideea continuității și asigură suportul unei cercetări științifice minuțioase.

Valoarea lucrării se bazează și pe un bogat material bibliografic, studiat cu assiduitate de-a lungul timpului de autor. Cine

citește cu atenție cartea își dă seama de bogăția și diversitatea informațiilor, luate din arhivele centrale, motiv ce dovedește intenția autorului ca în paginile elaboratoare să fie făcute trimiteri la lucrările de adâncime ale domeniului tratat.

Conținutul lucrării este susținut și de un bogat și sugestiv material ilustrativ: fotografii, crochuri, hărți, planuri ale portului Constanța, material altfel greu accesibil cititorului.

Prezența unui rezumat substantial în limba engleză, care sintetizează principalele date, conferă lucrării integrarea într-un circuit universal de informații. Căci cartea se adresează și specialiștilor portuar, dar și omului de afaceri interesat a cunoaște co-însenit și ce este astăzi portul Constanța.

Este meritul autorului de a fi elaborat o școală de lucrare, dar și al editurii "Europolis", din Constanța, care a tipărit-o în condiții grafice excelente.

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU



Note de lector • Note de lector • Note de lector

DICTIONARELE MARII

În cel 35 de ani de activitate desfășurată în exclusivitate în sfere de preocupări a Direcției Hidrografice Maritime, domnul căpitan de rangul I (r) Inginer CONSTANTIN I. POPA s-a remarcat printre specialiștii de mărcă ai acestui domeniu.

Drept dovadă, la numai 6 ani de la absolvirea Școlii Navale a debutat cu "Tehnologia Intecmirmii hărților de marină", lucrare de referință și totodată premieră pe plan editorial.

Pe parcursul a mai bine de două decenii, perioadă în care a fost atestat ca traducător din limbile engleză, rusă și franceză, căpitanul s-a dedicat cu o perseverență demnă de evidențiat cunoșterii, adaptării și clasificării terminologiei marinărești. Dorința de a răspunde nevoii de acumulare și unui volum tot mai extins ca și exigentelor de ordin comunicativ din sfera relațiilor internaționale s-a materializat în-

o serie de dicționare deosebit de riguroase și operaționale. Astfel, sub semnătura sa, ca lățuitor sau coautor, au văzut lumina tiparului "Culegere de abrevieri în limba engleză" (1978), "Dicționar maritim englez-român" (1983), "Dicționar hidrografic englez-român și francez român" (1986), "Expresii marinărești în limbile engleză și română" (1992).

Apariție de dată recentă în librării, "Dicționarul român-englez. Terminologie maritimă" (1993) propune călătorilor circa 35.000 de termeni de incontestabilă prioritate în universul lexicografic interdisciplinar al slujitorilor mării.

Oferă firmei "BLACK SEA" SHIP-YARD ROM S.A. este deosebit de generoasă întrucât ea va fi completată în acest an de "Dicționarul englez-român. Terminologie maritimă" aflat sub tipar.

Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU



"REGII NISIPURILOR" ANTICIPATIE SI REALITATE

Cățiva iubitori de literatură de anticipație au organizat sau, mai bine zis, au reorganizat un conaciu ale cărui baze luseseră puse în 1986, dar care să desfășure mai apoi din cauza regimului de cenzură impus atunci. Printre acești tineri sunt și câteva cadre

militari active ale armatei, locotenentul Eugen Marchidan fiind chiar inițiatorul acestor manifestări culturale.

Cercul Militar din Constanța este o gazdă foarte ospitalieră a "Regilor nisipurilor". De așa se numește acest cénaciu care, în curând, cu ajutorul evenualilor sponsori, bineînțeles, va edita și un fanzin. Acesta va conține povestile, schițele, benzile desenate, articolele despre fenomenele paranoamiale, tot redu muncii și al imaginării membrilor cénacului.

La malul Mării Negre nisipul a zămisit, împreună cu apa mării, o idee, care a prins

contur datorită tinerilor dorinci de anticipație și a domnului profesor Geo Vlad. El îi sătăcuse și îi ajută pe aceștia ca un părinte "bătrân și destăpt", nelipsit la orice început de drum. "Regii nisipurilor" scriu, și scriu bine, în curând vor publica și orașul îi va cunoaște și îi va înțelege mai bine.

Acum putem spune, fără teamă de a gresi, că S.F.-ul există și produce la Constanța.

**Sergent major
George NICOARĂ**

Clubul S. F.

SCIENCE - FICTION-UL RENAȘTE LA CONSTANȚA

"REGII NISIPURILOR" ANTICIPATIE SI REALITATE

Cățiva iubitori de literatură de anticipație au organizat sau, mai bine zis, au reorganizat un conaciu ale cărui baze luseseră puse în 1986, dar care să desfășure mai apoi din cauza regimului de cenzură impus atunci. Printre acești tineri sunt și câteva cadre

militari active ale armatei, locotenentul Eugen Marchidan fiind chiar inițiatorul acestor manifestări culturale.

Cercul Militar din Constanța este o

gazdă foarte ospitalieră a "Regilor nisipurilor". De așa se numește acest cénaciu care, în curând, cu ajutorul evenualilor sponsori, bineînțeles, va edita și un fanzin. Acesta va conține povestile, schițele, benzile desenate, articolele despre fenomenele paranoamiale, tot redu muncii și al imaginării membrilor cénacului.

La malul Mării Negre nisipul a zămisit, împreună cu apa mării, o idee, care a prins

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

CUPA "JULES VERNE"

Pentru a doboră recordul fictiv realizat de celebrul Phileas Fogg, eroul creat de Jules Verne, ar trebui parcursă distanța circumterestră pe mare cu viteză minimă de 12,8 noduri. Limita celor 80 de zile a fost doborâtă de Bruno Peyron la stârșitul a 79 de zile, fapt ce a refinat atenția mass-mediei și a suscitat spiritul aventurierilor și novator al celor mai mari skipperi și protestanții internaționali. Nu a trecut mult și a apărut și o cupă: Cupa "Jules Verne".

Titouan Lamazou, ambilionat do pe spiritul aventurierilor ai lungilor croaziere circumterestre, s-a decis să doboare și el recordul lui Phileas Fogg. În această scop a construit o goletă de 143 picioare lungime, ce reprezintă cea mai mare ambarcațiune monococă realizată în întregime din materiale compozite, pe care a botezat-o "Tag Heuer".

Învingător în cursa Globe Challenge, Lamazou a năzuit mult mult îndreptându-și atenția spre Cupa "Jules Verne". Idealul său a fost acela de a contribui cătării de alii circumnavigatori la apariția unei noi clase de mari vellori. Investind 90 milioane de franci, în scurt timp a avut "în mână" ambarcațiunea ideală pentru doborărea a noi recorduri: "Tag Heuer". Acest velloz, cu un potențial de viteza extraordinară, a fost astfel conceput încât, cu ajutorul celor mai noi concepte de navigație cu vole, să poată străbate cu usurință mari distanțe, fiind un concurent serios pentru orice elă ambarcațiune de acest tip. Spre deosebire de alte vellori, "Tag Heuer" este, în același timp, și foarte confortabil, putându-se transforma cu multă usurință într-un mini-cargou cu pânze, costul său exorbitant urmând a se amortiza în următorii 20 de ani.

Probabilitatea de urmat lansării au confirmat previziunile, ambarcațiunea răspunzând bine la solicitări, exceptie făcând timpul nefavorabil ce reducea puțin viteză. Incidentele neplăcute și-au făcut simțită prezența încă de la început. Plecând din Veneția în scop de antrenament, în largul coastelor ex-iugoslave și albaneze vântul a atins viteza de 50 noduri, iar mareea agitată nu a permis evitarea unei mică epave în derivă, ceea ce a determinat o violentă coliziune. Spărtura co și apărut putea fi fatală în acele condiții meteorologice dar, din ferice, două nave militare, una americană și cealaltă italiană, au răspuns cu promptitudine la apelul de salvare lansat de echipaj, participând la salvarea ambarcațiunii.

Sunt mulți navigatori ce visează doborărea recordurilor, energia voinei lor impunându-le un caracter peren. Cucerirea trofeului pus în joc în cadrul Cupei "Jules Verne" de către o ambarcațiune va determina un alt echipaj să facă tot ceea ce este posibil și imposibil pentru a intra în posesia lui. Înălțarea de a echipa Cupa "Jules Verne", vellozul "Tag Heuer" a participat la cursa Marsilia - Cartagine (pe care a pierdut-o din cauza vântului mult prea slab), urmând și la stârșit la regata din Antile și la cea de traversare a Atlanticului ce pornește din orașul New York. Abia la stârșitul acestor curse vellozul va fi adus la Brăsăt, unde echipajul va începe pregătirile pentru dificila cursă circumterestră din cadrul Cupei "Jules Verne", încercând doborărea recordului lui Phileas Fogg.

Traducere și adaptare după "Coles Bleus"

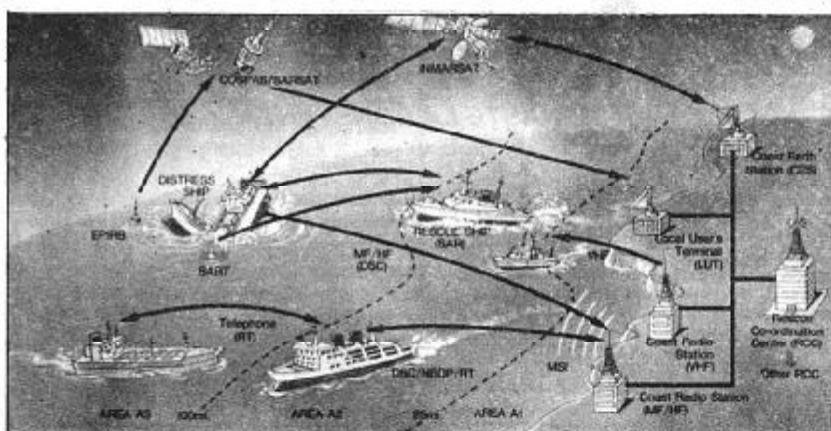
Alin CRISTESCU

VIATA PE MARE ÎN ERA COMUNICATIILOR

Sistemul de căutare, salvare și avertizare pe mare G.M.D.S.S. (Global Maritime Distress and Safety System) a fost conceput și aplicat de Organizația Maritimă Internațională (I.M.O.) începând cu 1 februarie 1992 pe baza amendamentului Convenției Internaționale pentru ocrotirea vieții pe mare (S.O.L.A.S.), din

noiembrie 1988.

Acordul I.M.O. a produs o substanțială schimbare în configurația standard a tehnicii de transmisii de la bordul navelor prin impunerea unui sistem de comunicații radio complexe și rapide. Principiul de bază al sistemului constă în înștiințarea imediată a autorităților coastale



A.B.C. MARINĂRESC



ORIZONTAL - 1. Aparat scufundat în apă pentru căutări. 2. Indicatorul compusului magnetic - Inclinație a navei provă-pupa. 3. Veche denumire a punctului superioare - De la pupa la proval. 4. Intră în slaj - Coastele 2 și 3 - Cursă. 5. Amarat le-pupal - Rămas după o ardere completă. 6. Cantitate mare - Extremul meridianului G.M.T. - Merid. 7. Locuitorii din sud-vestul Asiei și din Africa de nord - Mreejii de prin pește. 8. Nave cu motor folosite la manevre altă viteză. 9. Navă cu pânze și cu două catarge, cu sau fără motor - Fără valuri mari, linșit. 10. A pacizia cu înamicul - Locuri amenajate pentru acasarea noavelor în porturi.

VERTICAL - 1. Pod pliabil - Legal cupărările pentru a fixa pe puncte împotriva balansării navei. 2. Legărea navei de cheu. 3. De ditero calore la armamentul de pe naos - Cunoscut dans sud-american. 4. Deschizătură în perete lateral al unei nave, folosită pentru deschiderea și închiderea mărfurilor, aerisire sau scurgerea apelor. 5. Forja de scufundare și scoatere rapidă din apă a loțelilor, într-o cursă nautică - Localitate din Grecia. 6. Cu pânzele sus - Cornel Constantin. 7. Frângie cu plute care se agăță pe marginile superioare a plăsoarelor de pescuit - Stat în S.U.A. 8. Frig din lipsa centralei - Liceu militar (sigla) - Pânză de ambarcațiune. 9. Mediu marinăresc... - ... și mediu maritim. 10. Transmiter de pe nave, prin S.O.S. - Vina pe la gata.

Dictionar - IRIA, UTAH

Ananie GAGNIUC

drepse producerea unui sinistru.

Acestea sunt obligate să organizeze căutarea și salvarea pe mare, adică să localizeze și să marcheze în cel mai scurt timp locul și să comunice celei mai apropiate nave din zonă datele necesare intervenției rapide la navele aflate în pericol.

Sistemul poate fi utilizat și pentru comunicări urgente referitoare la siguranța navegației prin transmiterea unor avertismente de navigație sau meteo.

Pentru operativitate, Oceanul Planetary a fost împărțit în patru zone:

Zona A1 - până la o depărtare de 25 Km de țărm, în interiorul căreia se utilizează cu preponderență comunicațiile în unde ultracurte;

Zona A2 - de la 25 Km până la 100 Km de țărm (frecvențe medii);

Zona A3 - tot globul (exceptând regiunile polare) acoperit de sateliți INMARSAT;

Zona A4 - include toate celelalte zone.

Convenția SOLAS din noiembrie 1988 prevede că sistemul să fie implementat școalat, în perioada 1 februarie 1992 - 1 februarie 1999, după care acesta devine obligatoriu pentru toate navele cu un deplasament mai mare de 300 TRB aflate în voiaj internațional.

Căpitan de rangul III

Stefan GEORGESCU



GMB

COMPUTERS
& SERVICES

Nici o activitate fără ajutorul calculatoarelor!

O concluzie la care au ajuns tot mai multe companii și instituții



În anul 1990 a luat ființă firma **GMB Computers**, bazată pe un grup de specialiști în domeniul tehnicii de calcul și electronică industrială, care avea ca obiectiv principal comercializarea de echipamente de calcul, periferice, accesorii.

Datorită volumului mare de vânzări din primul an de activitate (peste 1000 de sisteme vândute) și datorită cerințelor mereu crescănde ale beneficiarilor, atât în domeniul hardware, comunicării, cât și software, au fost contactate o serie de companii interne și străine, în vederea satisfacerii acestor cerințe.

În acest sens au fost semnate contracte de reprezentare pentru echipamentele firmelor **Elonex, Compaq, Hewlett Packard, Epson, APC** (surse de alimentare de avarie), **US Robotics** (modem-uri), **Western Digital** (HDD).

Cresterea volumului de informații necesare a dus la creșterea necesarului de resurse hardware, a vitezei de lucru, a capacitații de stocare cât și a interconectării echipamentelor în sisteme integrate - rețele de calculatoare locale sau prin intermediul liniilor telefonice (pentru distanțe mari).

Acest lucru a însemnat un nou pas în activitatea noastră, impunând specializarea personalului în domeniul rețelelor de calculatoare bazate pe sistemele de operare **Novell și Unix** (devenind distribuitor autorizat **Novell și SCO - Unix**), și dezvoltarea programelor de aplicații de rețea (contabilitate, finanță, urmărire productiei, aplicații dedicate).

Cresterea volumului de echipamente vândute, menținerea lor în garanție cât și preluarea în service a unor echipamente care au fost vândute de alte firme și care nu au avut posibilitatea de a

asigura suportul tehnic a condus la înființarea unei noi firme, **GMB Service**, ce are ca obiect principal

de activitate asigurarea service-ului în garanție și post garanție,

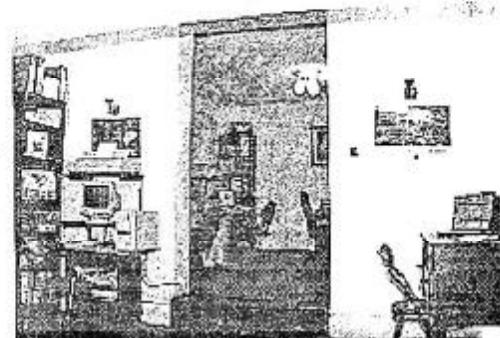
realizarea de rețele de calculatoare și a programelor de aplicație. Au fost preluate în service peste 550 de echipamente de calcul și au fost realizate contracte de software cu specific economico-finanțiar și dedicat.

Iată, pe scurt, ce este astăzi **GMB Computers & Services**:

- dealer autorizat a peste 20 producători mondiali de echipamente, accesorii și software;
- peste 2500 de beneficiari;
- peste 4000 de echipamente vândute;
- peste 20 de rețele instalate;
- peste 550 de echipamente în service postgaranție.

Cățiva dintre beneficiarii companiei **GMB Computers & Services**:

Capitania Port Constanța, Întreprinderea Piscicola Jurilovca, Freedom Star Electronics, C.N.M Romline, Oficiul Fortelor de Muncă, Centrala Nucleară Cernavodă, Consiliul Județean, Întreprinderea de Nutrețuri Combinata Lumina, Administrația Zonei Libere Constanța-Sud.



1776 AMERICA 1976

EENDRACHT



Dimension Hall - New York
Carrie G. Taylor