

MARINA ROMÂNĂ

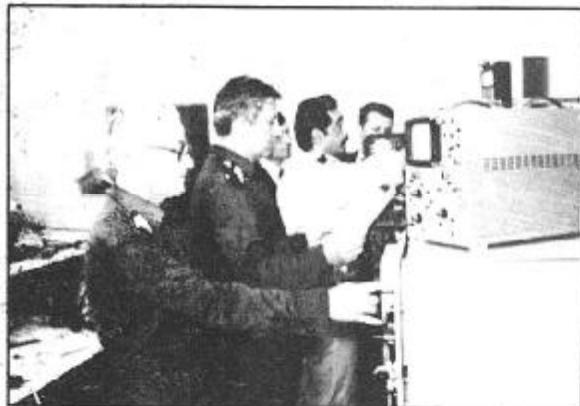
REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 26 (4 | 1994)





Din SUMAR :

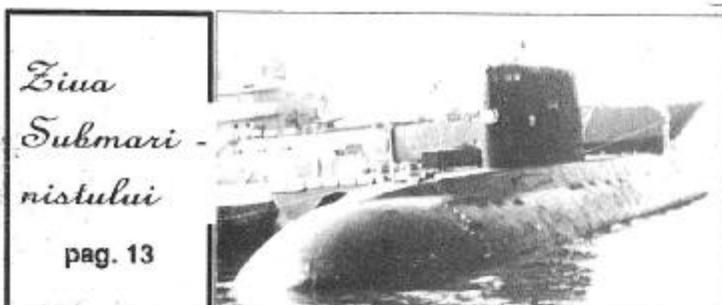


O redutabilă "navă" fără număr de bordaj pag. 10



**"NĂLUCA" - din generațiile
torpiloarelor pag. 6**

- **Oamenii bătrânlui fluviu. Foc ... la final de etapă pag. 7**
- **Din istoricul Arsenalului Marinei Militare pag. 14 - 15**
- **Cinci bătălii navale în
Golful Bengal pag. 18 - 19**
- **Marile veliere pag. 21**
- **MAGAZIN pag. 24 - 26**



**Ziua
Submari -
nistului**
pag. 13

**Revista "MARINA ROMÂNĂ" este difuzată în
Bucureşti, porturile Constanța, Mangalia, Galați,
Tulcea, Brăila, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu-
Severin și orașul Iași.**

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

**Revista "MARINA ROMÂNĂ" se află la
poziția 4158 în Catalogul publicațiilor difuzate de
RODIPET.**

Tiparul executat la Tipografia "GOLIAT" Constanța

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

Procesare computerizată



GMB COMPUTERS
& SERVICES

Constanta 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

SECURITATE DE COOPERARE ÎN ZONA MÂRII NEGRE

Securitatea în zona Mării Negre - problemă deosebit de complexă ce preocupa în cel mai înalt grad țările riverane - nu poate fi tratată decât în contextul securității generale europene. Cu o singură excepție, Turcia, toate țările riverane au făcut parte din defunctul Tratat de la Varșovia după care desființare și-au pus imediat problema de a se integra rapid în structurile europene, de a intra sub "umbrela" unui sistem de securitate colectivă europeană. Inclusiv România a acționat în acest sens. Fără îndoială, evoluția temporală a acestui proces de integrare nu este nici simplă și nici rapidă. Se naște întrebarea: *Până când toate tratatele devin operante iar securitatea asigurată în contextul general european, ce fel de strategie de securitate adoptăm?*

Zona Mării Negre este zonă de interes atât pentru Federația Rusă cât și pentru NATO. Prima nu vrea să-și piardă zona de securitate și fostele (de fapt actuale) facilități iar a doua, deși percep zonă de securitate a celei dintâi, ar dori o penetrare a propiilor interese.

România trebuie să-și îndeplinească interesele în zonă prin cooperare. Bazele zonei de cooperare economică s-au pus. Este un început. Cooperarea presupune un echilibru: trebuie să oferi ca să primești, trebuie să dovedești că ești un partener avantajos.

Crearea unui sistem de securitate de cooperare poate constitui o soluție până la integrarea europeană deplină economică, politică, diplomatică și militară.

Există două modalități de abordare a zonei de cooperare a Mării Negre; în sens restrâns și în sens larg. Abordarea în sens restrâns se calează pe zona geografică a țărilor riverane Mării Negre fără a lărgi sfera și păstrând strict un anumit set de interese comune. Între acestea componenta militară a securității de cooperare în zona Mării Negre are statut de primordialitate. Aceasta presupune

echilibrul militar pentru țările riverane și numai la nivelul Mării Negre. Spre concretizare am în vedere flotele maritime militare de la Marea Neagră și cu misiuni numai pentru Marea Neagră, trupele de infanterie marină sau cele cu desfășurare rapidă, cu misiuni în zonă, formațiunile de logistică și navele auxiliare aferente, paza de coastă și alte elemente specifice apărării la litoral.

Abordarea în sens restrâns suferă însă pe planul cooperării economice, culturale și, în mod special, pe planul legăturilor cu sistemele (organizațiile) economice, militare (sau de altă natură) regionale și, de ce nu, globale.

Pentru a fi consecvent în cele afirmate privind abordarea căii europene de către România, de integrare în structurile europene - idee deja conturată clar și acceptată de toată paleta politică românească - trebuie să recunoaștem că abordarea în sens larg a zonei de cooperare a Mării Negre corespunde cel mai bine intereselor României.

Această abordare, în sens larg, acceptă extinderea arealului geografic prin cuprinderea și a altor țări, chiar dacă nu sunt riverane Mării Negre, precum Republica Moldova, Azerbajian, Armenia, Albania, Grecia. Acestea au unele interese în zonă, interese ce se intersectează cu cele ale țărilor riverane în cazul abordării în sens restrâns.

Este exact ceea ce reprezintă zona de cooperare a Mării Negre. Deocamdată componenta economică este primordială dar nu vor întârzi să iasă la rămpă și celelalte componente: politică, militară, etc.

Acceptarea abordării în sens larg a zonei de cooperare a Mării Negre ne obligă să trecem de la zonă la subregiune și, în mod automat, de la abordarea zonală la abordarea subregională a problemelor de natură a face obiectul temei.

Abordarea subregională este benefică și ne descoperă o mulțime

de interferențe cu organizații regionale și în primul rând cu Europa. Destinul nostru european se pare că este legat pentru totdeauna de ieșirea la mare, de apartenența la această zonă a Mării Negre, pe care o dorim o zonă de cooperare pe toate planurile, o zonă de stabilitate și care, prin extensie, devine subregiune.

Vorbind despre interferențe avem în vedere: Grecia, cu Piața Comună și cu arealul mediteranean, Turcia, cu regiunile Orientului Apropiat și Mijlociu și cu lumea musulmană, Azerbajianul, cu arealul caspic, Rusia, cu Asia și cu arealul Mării Baltice (areal, care, în treacăt fie spus are multe elemente comune cu arealul Mării Negre), România, cu Europa (vezi gurile Dunării, canalul și Dunărea propiu-zisă) și, nu în ultimul rând, (foarte important pentru noi) Turcia și Grecia, interferența cu NATO.

Acstea interferențe sporesc importanța zonei de cooperare a Mării Negre în sens larg iar România, prin poziția ei geografică, își are rolul bine stabilit în acest sistem.

Destinul României a fost și este legat de Dunăre și mare. Nu întâmplător marele om politic și de cultură Mihail Kogălniceanu atrăgea atenția: "Cheia măntuirii noastre este drumul Dunării spre Marea Neagră".

Așadar, strategia de securitate națională trebuie să acorde atenția cuvenită acestor căi de deschidere spre lume pentru că ele sunt izbăvirea și viitorul neamului românesc în drumul lui către Europa și pentru destinul său european.

Cei care vorbesc despre Dunăre și Mare fără să pună pe primul plan al strategiei securității naționale, strategia construirii flotei maritime și fluviale militare românești, nu văd dincolo de prag, iar timpul și istoria ii vor condamna.

**Căpitan de rangul I
Corneliu RUDENCU**

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

- Domnule contraamiral, aș dori ca primele întrebări ale acestui interviu să se refere la persoana dumneavoastră.

Sunteti cel mai tânăr amiral din flotă?

- Da, dar să nu uităm că la 10 mai am trecut pragul unei jumătăți de veac, început în comuna Pătârlagele, județul Buzău.

- Care au fost treptele devenirii dumneavoastră la gradul și funcția din prezent?

- Am urmat cursurile Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" în perioada 1962 - 1966. După absolvire am fost succesiv în funcțiile: comandant unitate de luptă, comandant de vedete torpiloare, comandant de secție vedete torpiloare, comandant de vedetă purtătoare de rachete, șef birou în statul major al marii unități, comandant unitate de vedete torpiloare, șef de stat major la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", șef de secție în Statul Major al Marinei Militare.

- Am urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare între anii 1974-1976, apoi cursul postacadamic, iar în 1992 am fost primul ofițer de marină care a absolvit Colegiul Național de Apărare.

- Aveți în responsabilitate o importantă activitate militară: pregătirea de luptă. Ce presupune această activitate?

- În primul rând, cunoașterea tehnică de la bord: de navigație, artilerie și rachete, arme sub apă, transmisii radiolocație și hidrolocație, motoare. Această tehnică este tot mai complexă și sofisticată și presupune acumularea unui volum mare de cunoștințe într-un timp relativ scurt.

În al doilea rând, pregătirea de luptă presupune exploatarea și folosirea

PREGĂTIREA DE LUPTĂ TREBUIE FĂCUTĂ "LA CALD"

INTERVIU

cu domnul contraamiral VIRGIL STOICA - locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare

în luptă, la parametrii nominali, a acestei tehnici. Aceasta înseamnă executarea tragerilor de artilerie, lansărilor de rachete și torpile, minărilor, dragajului, bineînțeles cu folosirea în luptă a mijloacelor radioelectrone.

- Cum apreciați desfășurarea acestei activități?

Vă rugă să o raportați și la anii precedenți.

- Este clar, fără o pregătire de luptă corespunzătoare nu pot fi îndeplinite misiunile de luptă. Pregătirea de luptă se execută pe etape după un anumit algoritm al activităților prevăzut, de altfel, și într-un Plan ce se întocmește la toate eșaloanele. O serie de activități se pot executa "la rece", fără consumuri de resurse energetice și materiale, dar cea mai mare parte a acestora trebuie să se execute "la cald". Există deci o legătură directă între resurse și rezultatele pregătirii de luptă. Sintagma "merge mașina, merge marina" nu trebuie privită ca o simplă figură de stil. În anii premergători evenimentelor din Decembrie '89 eram comandant de unitate, iar lipsa resurselor energetice am resimțit-o acut. Se depășise pragul limită al diminuării resurselor. Aproape că nu se mai puteau vorbi de o astfel de activitate. A urmat, în anii '90 și '91, un reviriment aproape spectaculos când navele puteau ieși în larg să-și execute în condiții optime activitățile. Evident, rezultatele la nivelul anilor respectivi au fost foarte bune. Din nefericire, în anii următori, în mod constant, s-au diminuat resursele de energie și materialele alocate. Este drept că mai poate interveni așa-zisa "artă" a comandanților și specialistului de la toate eșaloanele care planifică și execută maximum de activități pe "mila parcursă". Si această "artă" are insă

limitele ei.

În acest an obiectivele prevăzute în Planul cu principalele activități au fost îndeplinite și sunt corespunzătoare etapei în care ne găsim. Misiunea de foc - tragerile de artilerie, lansările de torpile, tragerile cu armamentul de infanterie și artilerie de uscat - executate până în prezent - s-au soldat cu rezultate bune și foarte bune deși resursele au fost, în prima parte a anului, insuficiente. A intervenit însă, cum spuneam mai înainte, "arta" comandanțului de la fiecare eșalon. Există premise că și celelalte activități de pregătire de luptă ce se vor desfășura în acest an să se finalizeze în condiții foarte bune.

- Care ar fi efectele asupra procesului pregătirii de luptă a noilor reglementări privind militarii reangajați?

- Fără îndoială, efectele sunt pozitive. Inițiativa angajării militarilor pe bază de contract, începută cu doi ani în urmă și apoi amplificată, reprezintă un important pas spre profesionalizarea armatei. Totodată se elimină anumite perioade critice și anume acele perioade de timp cuprinse între momentul trecerii în rezervă a unui contingent de militari și momentul când nouă contingent încorporat este instruit și în măsură să îndeplinească o misiune de luptă. Existau situații când unele posturi de luptă rămâneau "descoperite" în perioada amintită.

- Vă mulțumesc în numele cititorilor noștri pentru informațiile furnizate.

A consemnat,

Căpitan de rangul II

Ioan DAMASCHIN

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

ÎN LARG, SUB IMPERATIVUL

ALARMA !

- Alarmă ! Alarmă !

Reverberând în toate compartimentele navei ordinul electrizează echipajul și întregul vapor vibrează sub ropotul pașilor precipitați ai oamenilor ce aleargă la posturile lor; imaginea de furnicar răvășit dispare brusc, în câteva minute, și liniștea este întreruptă doar de raportele ce "afliuesc" rapid spre puntea de comandă: "Unitatea de luptă 2 - Gata de luptă! Masinile - gata de luptă! Unitatea de luptă 3 - Gata de luptă..."

Suntem la bordul pitorului de mine "VICEAMIRAL C. BĂLESCU" care ieșe, tocmai, printre brațele de beton ale digurilor de larg, din portul Constanța. Începând din această clipă, pe parcursul a 63 de ore, pentru zecile de oameni ai navei - ofițeri, maistri militari, subofițeri și soldați - timpul își va schimba cadrul clasică. Orele nu-l vor mai împărți în știutele segmente - activitățile - odihină-somn. Timpul marinului militar, la bordul unei nave de luptă, aflată în larg, capătă fizionomie proprie. Cursul său se află, continuu, sub semnul imperativului major - "Alarmă".

În viteză, manevrând cu siguranță, nava face "slalom" printre vapoarele ancorate în radă și ieșe în mare liberă. Aite nave militare, dirijate parțial de o mână nevăzută dar sigură, ni se alătură. Ore de mars, în linie de săr... Miezul zilei; un soare strălucitor poleiește marea ondulată de o hulă usoară. Ora 12.03.

- Alarmă!

- Asupra țintei navale, babord..., foc!

Loviturile în cadrul tunului din prova, zguduie nava. În turela lor servanții opun baremului secundelor gesturi reflexe. Trag și celelalte tunuri ale navei...

Reluăm marșul. Drum - N - N.E. Soarele începe să cadă spre astinență.

- Funda ancora!

Suntem în raionul ordonat. O nebuloasă usoară face incertă lumina orizontului dar ochii încercăți ai marinilor disting linia joasă a țârmului. În comandă, alături de căpitan de rangul III Dumitru Făină, căpitanii locoteneni Sorin Ichim (secundul), Gabriel Banu (șeful mecanic), Radu Moloș, Florin Burdulea; în camera hărtilor, Dan Ionescu; în stația radio, Iulian Modorcea. Cu o singură excepție, ofițerii navei sunt căpitanii-locoteneni; sunt colegi de promoție sau promoții "vecine".

"Competenții, deja cu un deceniu de experiență pe nave, probată chiar și în cele patru alarme ce s-au succedat de la plecare, acești tineri ofițeri, asemenea

alor colegi ai lor, sunt la înălțimea exigentelor profesionale, mulți chiar deasupra lor. Ei ne îndreptălesc speranța că viitorul flotei militare se află în mâini bune" - ne spune căpitanul de rangul I Nicolae Postoli. Iar cuvintele măsurate ale acestui om, apreciat unanim de mai tinerii săi colegi nu numai pentru excelentele sale calități de marină, de adevăratul lup de mare, ci și pentru modestia și fermitatea să înăscute, au greutatea specifică echivalență cu "diagnosticul" unui adevărat specialist. În ale marinăriei și marinilor...

Suntem din nou în mars. Câteva mile marine au rămas de la în slaj.

- Alarmă! Atac submarin! Viteza 17,5Nd.

- Funda prima! ... Funda a doua! ... Ultima la apă!

Nava spintecă valurile cu toată viteza, presărând în pupa grenadele antisubmarin. Brusc, marea vibrează în urma noastră și o uriașă coloană de apă se înalță spre cer ... Apoi alta ... Submarinul "inamic", reperat, nu mai are nici-o sansă!

Nava își continuă drumul. La ordinul căpitanului de rangul I Nicolae Postoli, mașinile sunt stopate. Se lansează două baliză. Aici, în plină mare, experimentatul marină "improvizează" un adevărat poligon ... de conducedere navei, o "școală a comandanților", mai exact a viitorilor comandanți. Pe rând, căpitanii-locoteneni prelau comanda și execută complexe manevre de acostare la un imaginar cheu, cu pupa sau cu bordul, apoi manevră rapidă, răspunzând la semnalul "Om la apă". Fiecare trăiește emoția și încordarea momentului care, pentru un Tânăr ofițer de marină, are semnificația "clipei astrale" - să conduci tu însuți, o navă.

Pentru fiecare, initiatorul acțiunii are un cuvânt de încurajare, de laudă și,

spre "tinerii" oameni ai mării.

Exercițiile au început demult. Nava a trecut iar sub măna fermă a comandanțului său de drept - căpitanul de rangul III Dumitru Făină. Suntem la cumpăna dintre cea de-a doua și a treia zi, în larg. Marea e luminată alb de lună. Ora 0.03 ...

- Alarmă! ... Treceți la pregătirea finală a minelor ...

O nouă misiune, specifică tipului de navă pe care ne aflăm, se derulează rapid. Afundind din depozite, rânduri de mine sunt scoase pe puntea navei, rulând cu un huruit amenințător ... În curând un baraj va închide ferm marea în calea potențialului inamic ...

Oamenii, la posturi, își îndeplinește prompt datoria, fiecare devenind un indispensabil angrenaj. Nava este acum un tot. Are sufletul oamenilor săi; are forța armelor și bărbătiei marinilor săi.

La post, dând vigoare navei, sunt oamenii de la mașini - maistrii militari Cornel Radu și Valentin Cloșcă. La postul său este și maistrul principal Nicolae Pera, cel mai tânăr maistru principal ... de pe dană și cel mai vechi ... de pe navă, "campionul meseriașilor și bunului simt", cum e caracterizat de la pupa la prova.

La postul său de pe punte este și maistrul clasa I, Nelu Stelian, un încercat "miner". La post e șeful de echipaj George Marica. Umăr la umăr cu ei - soldații marinari ai navei, reprezentând, prin originea lor, o țară. O țară pe care sunt gata să o apere, au învățat să o apere, aici, în larg. O țară căreia toti - ofițeri, maistri și soldați - îi dedică aceste zile și nopți de încordare, sfredelile de alarme, de eforturi, acoperite de atâtea ori, din păcate, de mantia anonimatului. Dar, gândind uneori la ei, la acești filii marinari și țării să le acordăm, stimări cititori, ceea ce li se cucine: respectul nostru pentru efortul și devotătinea lor, cei ce veghează, în larg, liniștea zilelor și nopților noastre!

Maior
Costin CONSTANDACHE



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

"NÂLUCA"

Prima navă românească boalață "NÂLUCA" a făcut parte din seria celor 3 torpiloare clasa I finalizate în 1888 de "Societe Anonyme Forges et Chantiers de la Méditerranée" din Havre. Avea un disperasament de 56,6 tone, lungimea - 36,8 metri, lățimea - 3,4 metri, pescajul - 2 metri și viteza max mă - 21 Nod. Era construită din oțel și dotația cu 2 tunuri calibră 37 mm tip Hotchkiss și 2 tuburi lanșoară și a costat 228.000 lei.

În 1893 a intrat în compunerea Depozitului Flotilei, iar în 1896 a fost încorporată Diviziile de Mare.

În primul război mondial a făcut parte din Grupul de torpiloare și stațiuni de lansare subordonat Apărărilor sub apă, mare unitate operativă fluvială cu responsabilități de apărare a granției pe apă între Turnu-Servet și Sulina.

Nava a fost clesată în 1921.

În același an, unul dintre cele 6 torpiloare construite între 1913-1914 în Italia și atribuite României de guvernul Austro-Ungariei ca despăgubiri de război s-a numit "NÂLUCA" (ex-F 82).

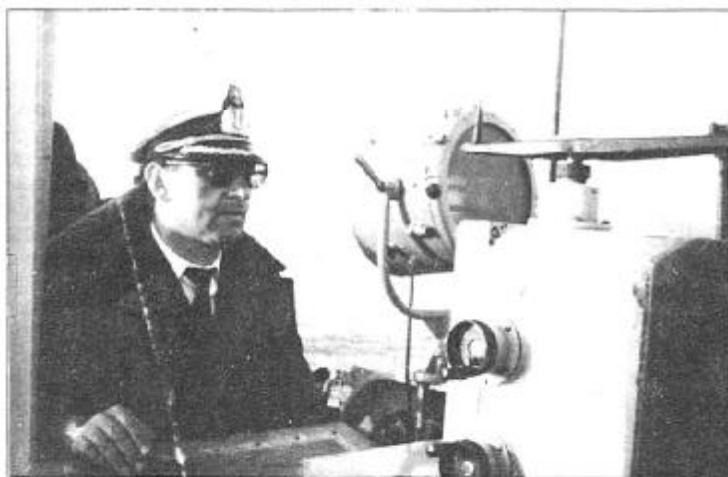
Noul lorilori avea disperasament - 260 tone, lungimea - 57,84 metri, lățimea - 5,78 metri și pescajul - 1,52 metri. Nava era construită la Fiume și avea în dotare 2 tunuri calibră 66 mm, 2 mitraliere și 2 tuburi lanșoară.

În a doua conflagrație mondială "NÂLUCA" a făcut parte din Flota Navală Maritimă, Secția Torpiloare, respectiv Secția Escortare, executând peste 50 de misiuni de luptă, pe timpul cărora a depășit 6000 km parcurs.

Po 9 iulie 1941, nava a atacat, împreună cu vedetele torpiloare, două submarine sovietice în zona Tuzla. În perioada 7-16 octombrie 1941, "NÂLUCA" a participat cu succes la o operațiune de minare pe coastele bulgărești. Pentru curajul și spiritul de sacrificiu al echipajului, pavilionul torpiloarilor "NÂLUCA" a fost decorat cu Ordinul "Steaua Română" cu spade, în gradul de ofițer, cu panglică de "Virtute Militară". Nava a fost torpilotată și s-a scufundat în portul Constanța.

Actuala navă "NÂLUCA" este prima vedetă torpiloare cu 4 tuburi lanșoară finalizată în urmă cu 15 ani de Șanțierul Naval Mangalia.

VOINTĂ SI NERVI DE OTEL ÎN SIAJUL TORPILEI



"Orgoliul celor mari constă în a nu vorbi niciodată despre ei însăși" - spunea Voltaire. Căpitanul de rangul III Vasile Giosan, al saselea comandant pe vedeta torpiloare "NÂLUCA", este într-adevăr un om ambicioz, chiar dacă printre vedetări poate fi etichetat ca "intrus". Deși a făcut ucenicia mării la bordul vânătoarelor de submarine într-o unitate de elită a Marinei Militare, anul trecut, după absolvirea Facultății de comandă și stat major, a preferat o schimbare. Era fortuită dar întrucâtva lăuntric o simțea necesară. Această reprofilare ca și dorința de rupere a monotoniei carierei îl impunea, deopotrivă, vîrstă ca și anii de școală. De fapt, era nu numai un test; în liceul

din generațiile torpiloarelor

militar voise să devină aviator dar ... n-a fost să fie. Dintre o dată, acum i se făcuse dor de zbor; goane aceasta tangentă la coame de val, aerul tare înhalat pe comandă parcă îl revigorează de fiecare dată. Deschis la suflet, cu o mină senină și tonul optimist al moldoveanului mereu jovial, are întotdeauna de partea sa și nava și oamenii din subordine. Deși majoritatea tineri, înjumătățiti ca număr și fiecare cu probleme - la bord cu tehnică, acasă cu familia, iar unii și cu sănătatea - comandanțul apreciază că "ai mei sunt cei mai buni".

... Era aproape 4 dimineață când a revenit la bord. După o săptămână trepidantă, cu antrenamente peste antrenamente, alarme de exercițiu și verificări, oamenii au în reflex starea de veghe continuă. N-ai timp și nu pot să le ceri imposibilul; îl realizează ei singuri. În comanda de nave, locotenentul major Iulian Bogăsiu aduce ultimele corecturi hărților pe care sunt trasate drumuri, reioane, relevante.

Ieșit din sala mașinilor în salopeta de lucru, căpitanul-locotenent Vasile Tudor îi garantează că motoarele pe care le struneste de 10 ani sunt apte să dezvolte viteza maximă. Defectiunea din ajun a fost remediată. Când, cine, cu ce materiale, cu câte eforturi, pare să nu mai aibă importanță.

În zorii zilei, la bord sosesc căpitanul de rangul I Valentin Gheorghiu, comandanțul marii unități, comanda divizionului, specialiști.

Dincolo de colții de betoane ai digurilor, marea își gudură violența sub voaluri încrăite. Sub clopotul aburit de ceată, soarele renăște de pe linia orizontului aburcat de bastonul din prova navei. În pupa babord, maistrul militar clasa a II-a Ion Anastasov freamătă la unison cu trena de valuri din sijajul navei. Tubul lanșoară este gata de lansare. Are vreo zece la activ. Ultima - înainte de Revoluție. Este încrezător în promptitudinea cu care, deasupra sa, în bordul opus, maistrul militar Constantin-Lucian Stoian va capta ținta cu radiolocația. Suntem deja pe drumul de luptă. Tinta este incadrată perfect. Vântul fluieră în struncile sarturilor. În borduri, vedetele torpiloare pe aripi portante sprințează peste valuri.

Maistrii militari Valentin Luță, Zaharia Velicu, Liviu Borș, Gheorghe Rusu, Marian Ocneru, fiecare la postul său de luptă, se racordează la tensiunea interioară a maximă dărurii pentru reușita misiunii. Tacul secundarelor loveste ritmic în timpane. "Atențun! Foc!" O rachetă de semnalizare înflorestă în aer. Torpila a plonjat în imersiune.

... Au trecut ani de la ultima lansare. Pentru comandanț, ca și pentru mulți dintre membrii echipajului, acest examen are semnificația unei premiere. Dar, ca în orice încercare, torpilorii de pe "NÂLUCA" știu ce înseamnă izbândă ca și eșecul și sunt întotdeauna gata să se lanseze într-o nouă tentativă de reconfirmare a potentialului lor combativ. În pofta tuturor vicișindinilor vietii și ale profesiei lor, numai acolo, în larg, se regăsesc ei însăși, capabili să-și ostioască orgoliile rănite uneori de neprevăzut.

În urma noastră, a bun rămas, pavoaz de aripi neînfrânte se afundă-n umbra depărtării sub zarea de miraje spre care, în curând, porni-vor ieșiri torpiloarilor...

Text și foto:

Căpitan-locotenent

Marian MOSNEAGU

OAMENII BÂTRÂNULUI FLUVIU

FOC ... LA FINAL DE ETAPĂ

Dimineața începîtului de iunie, la vîrsarea fluviului în mare ne întâmpină cu un cer înnorat dar fără semne serioase de ploaie. Pe toate navele militare fluviale sosite în raion cu o zi în urmă se observă, chiar de la primele ore ale dimineții, o activitate febrilă ca înaintea unui examen. "De fapt este chiar un examen. S-a închelat o etapă de pregătire de luptă finalizată cu executarea misiunilor de foc" tîne să precizeze căpitanul de rangul III Ioan Costi sub bagheta căruia timp de două zile se vor executa trageri navale și terestre cu întregul armament de la bord.

Primii care s-au "avîntat" la atacul întelor de pe uscat au fost dragorii subordonați căpitanului de rangul III Vasile Nicolaescu, un ofițer cu o bogată experiență la comanda navelor și unităților de nave fluviale, cel căruia cu câțiva ani în urmă își înmână de către ministrul apărării naționale diploma și stîletul de șef de promoție al facultății de arme din Academia de Înalte Studii Militare.

Experimentatul ofițer intuieste emotia abia stăpânită a militariilor de ciclul întâi de instrucție aflatî în spatele mitralierelor, cei care dau primii (și pentru prima oară) "proba de foc". Cu mult calm le reamîntesc punctele esențiale ale algoritmului de tragere, algoritm exersat, de altfel, îndelung în bază, "la rece".

Efectul se observă aproape

imediat. La comanda "Foc!" a comandantului naveli, căpitanul-locotenent Mircea Popîtiu, sodatul trimite trei salve, toate în întă. Reconfîrmat pentru cel care î-l au instruit, dătător de încredere pentru cei care urmează să execute tragerea.

Rând pe rând vin la atac blindatele din subordinea căpitanului de rangul II Ioan Șuteu. Se trage cu toate calibrele, de pe loc și din mișcare, asupra întelor terestre și navale. Gheizer de apă și nisip se înalță neconitenit în jurul întelor. Atmosferă specifică unui veritabil câmp de luptă.

Ultimii, dar nu cei din urmă, dimpotrivă aș zice, judecându-i după puterea de foc, că sunt primii pe Dunăre, sosesc în raion cei de pe blindatele din subordinea căpitanului de rangul II Gicu Zaharcu. De pe puntea superioară a naveli comandanții el urmărește cu atenție fiecare salvă. Pare mulțumit. Comandanții de nave din subordine, căpitanul de rangul III Aurel Moscu, căpitanul-locotenent Eugen Ciobanu, locotenentul major Năstase Bălan sunt buni profesioniști și nu ratează nici o salvă. Este și meritul, după cum ne spunea căpitanul de rangul II Gicu Zaharcu, al maistrului militar clasa a II-a Cezar Mărtișcă, comandanții grupă armament, care a îndeplinit două misiuni de foc cu calificativul "Foarte Bine", maistrului principal Nefiot Chiselnicov, maistrului militar clasa I Constantin Văjaiac,



sergenților Daniel Velniciuc și Ionel Minciună, soldatului Vasile Biserică.

Lăsarea serii peste bolta de sălcii a bâtrânului fluviu pune capăt "primei zile de foc". Scenariul pe care îl-am prezentat a fost întocmit de specialistul cu artleria al marii unități, "Zeul focului" cum î-l au supranumit colegii, căpitanul de rangul III Constantin Peneoasă, cel care a vibrat cu fiecare tun sau mitralieră, cu fiecare salvă care străpungea întă.

Chiar dacă organizarea activităților a fost făcută la un mod impecabil ar fi nereal să prezintăm desfășurarea acestora la același mod. Apariția unor nave comerciale la larg, în zona periculoasă, a produs adesea sincopă în derularea tragerilor, motiv de iritare pentru tinerii comandanții de nave. Și nu s-au suțit să-și exprime cu glas tare nădulul. "Cred că ar fi cazul să înțeleagă odată toată lumea că în acest raion trebuie să ne îndeplinim misiunile de foc în siguranță. Este o problemă în strânsă legătură cu apărarea națională, iar răspunzători de acest lucru nu suntem numai noi, militarii". Este opinia exprimată de căpitanul de rangul III Stefan Băluță, ofițer în statul major al marii unități și înclină să-i dăm dreptate.

Din fericire stațiile radar ale Postului de observare comandat de maistrul militar clasa a II-a Pavel Tulceanu semnalau prompt orice întă apărută pe ecran în raionul de tragere.

La sfîrșitul primei zile de lucru în jurnalul acțiunilor de luptă la gurile bâtrânului fluviu s-a putut consemna simplu, ostăsește: "Misiunile de foc, îndeplinite".



Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

LUMEA VĂZUTĂ DE MARINARI



Vedere panoramică a Peninsulei Cavancha, sector rezidențial

Într-o recentă călătorie cu navă "NĂSĂUD", ce a durat zece luni, domnul inginer Mircea Popescu, specialist al Companiei "NAVROM" în nave și instalații de bord, ne oferă, cu amabilitate, câteva imagini din îndepărtașe și înutri de peste mări și oceane, așa cum s-au înregistrat ele în memoria unui marinar român. În cele peste 300 de zile și nopți ale acestui adevărat periplu, "NĂSĂUD" a atins numeroase porturi de pe coastele celor două Americi - din Canada, S.U.A., Honduras, Venezuela, Guatemala, Jamaica, Republica Dominicană, Panama, Peru și Chile, "intersectând", în drumurile sale, de trei ori Ecuatorul. La sugestia noastră, interlocutorul "alege" din noiștirea impresiilor adunate în cursul călătoriei cătărește viziunea orașă în care marinarii români ajung mai rar, - Chile. Să-l ascultăm:

"După ce urcăm și coborâm, cu navă cu tot, 27 de metri și jumătate de nivelul mării, trecând prin cele șase ecluze ale Canalului Panama, coborâm spre sud pe apele liniștite ale Pacificului ce dorește, parcă, să-și onoreze numele. În ultima zi a lunii martie zărim la orizont crestele înzăpezite ale Anzilor Cordilieri și în scurt timp acostăm la dancile portului Iquique, punând piciorul - majoritatea dintre noi pentru întâia dată - pe pământ Chilian. O lume nouă se deschide privirilor avide și cunoască acest șinut atât de îndepărtat de casă. Dar primii chilieni întâlniți în port și pe străzile orașului, cu temperamentul lor volubil, cu figurile lor deschise, vorbind o limbă cu rezonanțe atât de asemănătoare cu româna, ne reamintesc faptul că suntem "rude" de origine latină, deși trăim în emisferă și în peisaje total diferite. și această amabilitate, absolut naturală, a oamenilor avea să ne în-

companie peste tot, în Chile. La sugestia gazdelor traversăm orașul și vizităm târgul Internațional de la Zoffri, vestit în cele două Americi, ca și în lume. Un imens teritoriu, îngrijit amenajat, scăpând de curățenie, găzduiește târgul. Șoseaua desparte spațiul în două - în stânga sunt reprezentanțele firmelor participante, unde se încheie contracte. Firme vestite din S.U.A., Japonia, Germania, Franța, Italia, America de Sud expun, ca o jerbă strălucitoare, produsele lor - de la automobile și electronice, la utilaje și bunuri de consum. Cu oarecare surprindere descoperim un "glas" românesc, (un "Olcit" roșu) ce încearcă să se facă auzit, alături de "solisti" cu însemnele "Mercedes", "Ford", "Volvo",



În vizită la

DON PEDRO DE VALDIVIA

"Honda" sau "Fiat". În dreapta, sunt magazinele cu desfăcere directă, ale acelorași firme. Plecăm, desigur impresionați, din acest "Turn Babel" al tehnicii ce relevă abundența economiei de piață în care, din păcate, glasul românesc e așa de ... "subțire". Ne reîmbarcăm și, după o scurtă călătorie, acostăm la Valparaíso, mare port și centru urban, având ca fundal același Anzi înzăpezit și "coboară", în ample trepte, spre ocean. Un oraș modern, dar conservând cu grija arhitectura tradițională, cu amprentă spaniolă, își etalează splendoarea. Cu surprindere regăsești curățenia exempliară, traficul rapid, excelentele servicii în toate domeniile, pe care le credeam doar apanajul țărilor nord-europene. Abundența piețelor și magazinelor, prețurile moderate, ne impresionează. Dar nu a fost mereu așa - ne spun gazdele. În anul 1991 inflația era, încă, de 212 la sută. Dar, din 1993, după o fermă privatizare (90 la sută din economie) inflația a "căzut" la ... 12 la sută. O realitate încurajoare ce ar putea da sugestiile clare și politicienilor noștri, de acasă ... După trei zile plecăm (tot echipajul) cu autocarul spre capitală, spre Santiago de Chile. Două ore de drum, pe șosele de munte, prin tuneluri și viaducte, trec ca un vis. Avem cu noi cei mai simpatici ghizi ... neprofesioniști. Sunt, însă, profesioniști de clasă în lupta ... "antiero", cu misiunea de a evita posibile răpiri și sechestrări ale străinilor de către querilele de stânga. Ca peste tot, viața nu e numai cântec în America de Sud ...

Santiago ne oferă imaginea de mare oraș al lumii: universități și muzeu (între care Muzeul Marinel), teatre și ... 4 observatoare astronomici, metrou, enorme magazine, galerii și impunătoare clădiri moderne și vechi, ce face zestreaza orașului fondat de Pedro de Valdivia, la 12 februarie 1541. Un "Don Pedro" pe care îl întâlnim veghind semet, din înălțimea statului său ecvestru, înimă orașului - "Plaza del arme" - flancată de impunătoarea catedrală Santiago. Această splendidă piață, ce dă personalitate orașului, fiind "iesărul" său, este locul preferat de promenadă al locuitorilor (până după miezul nopții), al pictorilor și muzicienilor.

Nedespărțim cu oarecare nostalgie de această splendoare a emisferei sudice pentru a ne imbarca la bordul avionului (echipajul nostru era, astfel, schimbat, după zece luni ...) încheind periplul nostru cu mereu așteptatul drum spre casă, nu înainte de a traversa - a patra oară - Ecuatorul, de această dată pe calea aerului."

Maior
Costin CONSTANDACHE

ACADEMIA NAVALĂ "MIRCEA CEL BĂTRÂN"
- A XVIII - A EDIȚIE A CONFERINȚEI DE MECANICA SOLIDELOR -
*O prestigioasă manifestare științifică,
de talie națională*

Timp de trei zile (9 - 11 iunie) Academia Navală "Mircea cel Bătrân" a fost gazdă și principalul organizator al unei prestigioase manifestări științifice de talie națională care, prin tradiție, antrenează inteligența românească "la vârf" în domeniu - Conferința de mecanica solidelor, aflată în acest an la cea de-a XVIII-a ediție. Relevând semnificația acestor manifestări, vom spune că ea a fost inițiată de Universitatea București, după seismul din 1977, scopul fiind acela de a crea un "forum" științific capabil să stimuleze cercetarea științifică și să ofere baza teoretică necesară unor importante domenii tehnico - construcții industriale și civile, navales, aeronautice etc. Pe scurt, Conferința de mecanica solidelor este răspunsul pe care știința românească îl dă unei solicitări mai multe a realității - construcții mai solide în fața seismelor, a tuturor factorilor naturali.

Cea de-a XVIII-a ediție a Conferinței de mecanica solidelor, s-a bucurat de o prestigioasă participare, la lucrări fiind prezenți 237 de specialiști (academicieni, cadre didactice din învățământul superior, cercetători științifici, ingineri) între care peste 60 de profesori universitari din 15 centre universitare ale țării.

Prezenți la aceasta prestigioasa manifestare, am solicitat și noi, cătorva participanți, opinii despre utilitatea Conferinței și modul de organizare a celei de-a XVIII-a ediții.

Prof. univ. dr. doc. ing. RADU VOINEA membru al Academiei Române: "Privind utilitatea Conferinței de mecanica solidelor cred că ar fi potrivit să citez un "clasic" care spunea: "O discuție la înalt nivel, un schimb direct de idei valorează, uneori, mai mult decât lectura a o sută de cărți". Desigur, nu este vorba aici de minimalizarea lecturii, ci de faptul că aceste cărți capătă, aș putea spune, chip și spirit, atunci când autori și lectori lor se întâlnesc într-un forum științific unde

se pot limpezi și aprofunda, pe viu, domeniile abordate, aceste discuții fiind, de fapt, în tradiția anticelor simpozioane, stimulentul, fermentul ce facilitează nașterea unei NOI IDEI. Și, în cazul nostru, cea de-a XVIII-a ediție a Conferinței, excelent organizată - spre onoarea sa - de Academia Navală "Mircea cel Bătrân", vine nu numai să concentreze creația științifică în domeniu și să o ofere beneficiarilor (toti constructorii din țară), ci și să prefigureze viitoarele direcții ale cercetării în sfere mecanice solidelor la nivel național."

Prof. univ. dr. doc. ing. PETRE TEODORESCU, inițiatorul Conferinței de mecanica solidelor: "Doresc să relev faptul că cea de-a XVIII-a ediție a

"Bătrân": "Ca ofițer al Marinei Militare și om al catedrei în Academia Navală, am un sentiment de satisfacție deosebită pentru succesul ediției a XVIII-a a Conferinței de mecanica solidelor, în primul rând fiindcă acest succes contribuie la relevarea - în plan științific național - a capacitatii creative și organizatorice a instituției noastre, a potențialului științific existent în Academie, în Marina Militară în general. Potențial redutabil, rămas anii de zile în anonimat, dar care acum, într-un climat fertil, de reală deschidere și transparență, începe să fie cunoscut și apreciat "la vârf", în lumea științifică românească. O dovedă concretă este hotărârea Conferinței de a permanentiza cea de-a treia secțiune

introdușă, pentru prima dată în acest an, în program - "Mecanica navei și structurilor navales". Și este cazul ca noi, organizatorii, să mulțumim conducerii Statului Major al Marinei Militare care, realizând importanța acestei manifestări, atât pentru învățământul de marină cât și pentru

Marină în general, ne-a acordat un amplu sprijin".

Căpitan de rangul I dr. ing. Virgil GRĂDINARU, cercetător științific: "Pentru specialiștii Marinei Militare, care, prin preocupările lor în domeniul științific, își aduc contribuția la rezolvarea unor probleme cu importante aplicații practice, vizând modernizarea tehnicii navales, actuala ediție a Conferinței de mecanica solidelor, are semnificația unei introduceri de anvergură în lumea științifică românească. Realizările noastre, în plan științific, teoretic și practic au, astfel, o nouă "poartă de acces" spre marele circuit al creației științifice naționale, cu evidente urmări benefice pentru munca noastră."



Conferinței de mecanica solidelor, desfășurată la Constanța, a avut ca element definitiv rigurăzitatea științifică deosebită, ea fiind, atât prin conținut cât și prin programul său îndeplinit integral și metodic, absolut comparabilă cu ținuta manifestărilor similare, la care am participat în multe rânduri, în cele mai dezvoltate state vest-europene. Și, cred eu, meritul revine, în primul rând, organizatorului principal al acestei ediții - Academia Navală "Mircea cel Bătrân" - care, fapt onorant pentru această instituție, a reușit, pe deplin, nu numai să creceze un excelent cadru de manifestare a unor noi idei și opinii științifice, ci și să prezinte o proprie contribuție notabilă a specialistilor săi, la acest forum științific național."

Prof. univ. dr. ing. căpitan de rangul II VIOREL MAIER, prorectorul Academiei Navale "Mircea cel

**Maior
Costin CONSTANDACHE**

O REDUTABILĂ "NAVĂ" ... FĂRĂ NUMĂR DE BORDAJ UN OM - UN DESTIN - UN SIMBOL

Continuăm azi seria reportajelor de la "bordul" acestelui redutabilă "navă" ... fără număr de bordaj, a cărei existență, însă, condiționează prezența în mare, la datorie, a celorlalte nave ale Marinei Militare - Baza de reparații.

"Să dacă considerăm că baza este o astfel de "navă" - ne spune căpitan de rangul I inginer Augustin Nicola, comandanțul "bastimentului" - atunci "motorul" său principal îl constituie secția reparării radiolocație și hidrolocație. Căci ponderea activității de reparări este domeniul aparaturii electronice (aparatură de navigație, radio, radiolocație, hidrolocație) operațiuni dintre care, unele, tinând cont de complexitatea lor, nu pot fi efectuate în întreprinderi sau șantiere navale din țară".

Așadar, acești zeci de specialiști ce alcătuiesc secția amintită, condusă de un excelent profesionist - căpitan de rangul I inginer Lucian Ștefănescu - reprezintă o "piesă de înlocuire pentru angrăjul Marinei Militare. DE NEINLOCUIT!"

Ca să avem dimensiunea concretă a importanței muncii acestor oameni este suficient să ne oprim doar asupra unei singure "probleme", pe cale de rezolvare, aflată, în prezent, pe "masa de lucru" - repararea unei antene de ultimă generație tehnică.

Ce ar însemna înlocuirea antenei? Un import în valoare de zeci de mii de dolari. Do multe zeci de mii! Mai clar, valoarea achiziționării și montării a cinci instalații asemănătoare (chiar dintr-o generație mai veche) este egală cu valoarea ... unei nave portătoare de rachete.

Impresionant, nu-i așa, acest limbaj al faptului concret! Ca și investiția de inteligență tehnică, știință și muncă pe care o depune echipa destinată să efectueze reparăria, alcătuită din șeful secției, căpitan de rangul I Lucian Ștefănescu, căpitan de

rangul II Alexandru Grigore, maistrul militar principal I. Boteanu, maistri clasa I Nicolae Ivan, Radu Năstase, subinginer Nicolae Filip, salariat civil Nicolae Vasiliu, beneficiind de sprijinul colegilor din secție și din întreaga bază. Măsura competenței oamenilor o dau faptele. Si faptele vorbesc!

Dar care să fie înțepul, punctul de plecare de la care, într-o conjunctură politico-socială mereu nefavorabilă, în care istoria a făcut să trăiască o generație, s-a pornit spre a se ajunge la nivelul de competență profesională regăsit și în acest nucleu de specialiști al Marinei Militare? La acest redutabil colectiv profesional care, munclind și trăind în anonimat, anii și ani, aduce, cu devotiu, armatei, țării, un notabil serviciu.

Dacă am folosi un element simbol care să releve drumul spre competență, acesta ar fi destinul profesional al unui om - al căpitanului de rangul I inginer Lucian Ștefănescu - împlinit, timp de 31 de ani, cu cel al secției pe care o conduce.

"Istoria începe - aşa cum ne spune chiar domnia sa - în 1961, într-un ... garaj dezafectat în care, eu, un Tânăr locotenent, proaspăt inginer specializat în hidrolocație și doi maistri militari - Ion Popescu și Grigore Udreșcu, am primit misiunea "să ne ocupăm de reparări" Era tot ce avea, la acea oră, Marina Militară română în domeniu."

Acesta a fost unul dintre înțepurile de la care, în timp, depășindu-se greutăți, aparență insurmontabile, s-a ajuns la redutabilitatea Bază de reparări a Marinei Militare de azi, având numeroase secții, zeci de specialiști, dotări adecvate, capacitatea de a "ține în formă" flota militară și tării, într-o vreme în care banii nu ne dau afară din casă iar furtonile băntuite prin preajmă. Primele activități au fost modeste, ca și obiectivul lor. Reparații la niște vechiuri care își făcuseră binișor datoria ... în al doilea război mondial.

De la primele reparări, la operațiunile complexe efectuate azi în secția radiolocație și hidrolocație a Bazei de reparări, unele valorând, cum aminteam, zeci și zeci de mii de dolari, este un DRUM. Dar să continuăm

să notăm reperele acestei căi a cărei ascendentă e mai mult decât evidentă.

În 1965 intră în dotarea Marinei Militare o tehnică mult mai sofisticată, disponând de stații de radiolocație complexe. "Este meritul contraamiralului Martes, aflat atunci, prinț-ro fericită conjunctură, la comanda Marinei Militare, de a înțelege necesitatea strângă a construirii unei serioase baze tehnice care să asigure menținerea în funcție a flotei. Formația sa, de inginer automatist, l-a făcut să înțeleagă utilitatea dezvoltării secției - ne spune, în continuare, interlocutorul nostru. Problema esențială erau oamenii. Si am început să-i căutăm ... tot la noi "în casă". Si-i am găsit. La Scoala de maistri de unde au venit maistri Gheorghe Lazăr, Guy Vasile, Aurelian Herda; apoi în flotă, de unde s-au transferat la noi maistri Ion Boteanu, Vasile Rusu, oameni ce lucrează și azi în secție. Oameni cu mâini de aur dar care au trebuit să se adapteze din mers, să se specializeze din mers. În ce mă privește trebuia să fiu "student" noaptea - să mă documentez spre a fi în pas cu evoluția tehnică - și "profesor" ziua, să-i ajut pe colegii mei să înțeleagă mecanismul noilor dotări, modalități de instalare și depanare.

O nouă etapă a venit odată cu primele standuri de probă, pas esențial pentru testarea calității reparărilor înainte ca instalațiile să fie remontate la bord.

În anii '70 flota a crescut și s-a diversificat; noi ne-am angajat direct la disponerea aparatelor radiotehnice la bordul noilor nave fabricate în țară, la adaptarea proiectelor ICEPRONAV la navele militare (și aici am colaborat excelent cu specialistul naval Cornel Lepădatu, azi căpitan de rangul I). Este greu de redat, pe scurt, eforturile căror trebuia să le facem față toti, solicitarilor din trei direcții esențiale: diversificarea aparatelor (până la zeci de tipuri), lipsa de precedent în organizarea muncii noastre și evoluția tehnică. Dar, deși ca formații și caractere diferiți, oamenii noștri au înțeles importanța misiunii ce ne revine și treptat, desigur, nu fără dificultăți, s-a creat acel spirit de echipă, acela lăsat sufletește și profesional ce garantează succesul. Iar eu sunt onorat să lucrez cu acești oameni, cu acești colegi.

Astăzi, secția, activând în actuala Bază de reparări ce beneficiază, din 1993, de spații și dotări măcar adecvate dacă nu ideale, are conciile de relevare a capacitații profesionale a oamenilor. Pentru viitor însă - deși mă apropiu de pensionare nu pot să nu mă gândesc la viitorul acestei secții de care sun puternic legat sufletește - va fi absolut necesară specializarea. Din 1961 până azi drumul nostru s-a deschis ca un uriaș evantal, abordând mereu noi direcții. Viitorul va impune un mai mare grad de specializare. Si sunt sigur că o nouă generație de ofițeri specialiști, având aceeași "constantă sufletească" - dorința de a-și slujii țara, și aceeași pasiune - cea de a investiga spațiul tehnic-științific, va realiza acest lucru pe care noi îl întrezărim doar".

Major
Costin CONSTANDACHE



Ducerea războiului modern pe mare, în ultimă instanță, presupune folosirea acestor mijloace mai mult sau mai puțin clasice: tunul, torpila, racheta. Dacă tunul se află în permanență pe puntea navei, iar folosirea lui în luptă necesită o operă relativ simplă - alimentarea cu munitie, datele problemei se schimbă la întrebunțarea rachetei sau torpilei. Pentru ca ele să poată părași rampa de lansare, să devină "apte" pentru a lovi inamicul naval, este necesară o muncă laborioasă, "de culise", care presupune o pregătire prealabilă complexă și de mare precizie ce încumbă un înalt profesionalism. Aceasta se realizează în spatele a ceea ce, în

ACEI DAMENI MINUNAȚI DIN "LINIA A DOUA"

puțin grele, chiar dacă duc și povara unor ani îndelungați de serviciu, strălucesc în lumina soarelui, făcându-le să pară noi. Inginerul sef, căpitanul locotenent **Ioan Iacob**, un ardelean de prin părțile Zalăului, după verificare "la ac", cu ochiul exigent al controlorului, pare mulțumit.

Pasiunea lui de-o viață este electronică și este adeptul lucrului bine făcut. Nu dă verdictul "Admis" decât după o verificare în mars, în coloană, "la cald", ce-i drept, pe o distanță relativ scurtă.

"- Din lipsă de combustibil-mi se destăinuie, nu fără regret, inginerul șef-dar, în caz de nevoie, nu ne lărtă nimeni dacă ceva este în neregulă". Cu sinceritate, fără accese de bravură sau accente de falsă modestie,

tensiune ca și unitățile de nave, căci noi suntem aceia care le asigurăm "în flux continuu" rachetele și torpilele gata de a fi fixate pe rampe și pe tuburi. Sunt aici din 1979, adică de la absolvirea Institutului de Marină. Fiind repartizat la această unitate, recunoșc că nu intenționam să rămân multă vreme. Iată că au trecut cincisprezece ani, o jumătate de carieră militară și am început să mă înțeleg cu oamenii din priviri".

Sunt foarte buni profesioniști. Unii dintre ei au peste treizeci de ani vechime, cum sunt maistrii militari **Corneliu Nistor** sau **Corneliu Savu**, care și-au făcut cu demnitate meseria și acum așteaptă pensionarea. Le calcă pe urme mai tinerii maistri militari **Valerian Mihai**, **Milica Dobre**, **Marin Marin**, **Ștefan Mitris** sau **Marinel Coman**.

Problemele specifice unității împun nu numai o selecție riguroasă a militarilor, dar și o muncă deosebită cu aceștia. Cu toate acestea în ultimii cincisprezece ani nu am avut evenimente deosebite sub acest aspect.

N-ăs vrea să se credă, totuși,



mod obișnuit, este numit "teatrul de acțiuni militare" de către acei oameni așa-zis "din linia a două".

Pentru puțin timp m-am aflat într-o unitate în mijlocul unor astfel de oameni. L-am surprins la lucru într-un moment important al activității lor: trecerea tehnicii auto la exploatarea de vară, operațiune care se realizează, de regulă, printr-o revistă tehnică.

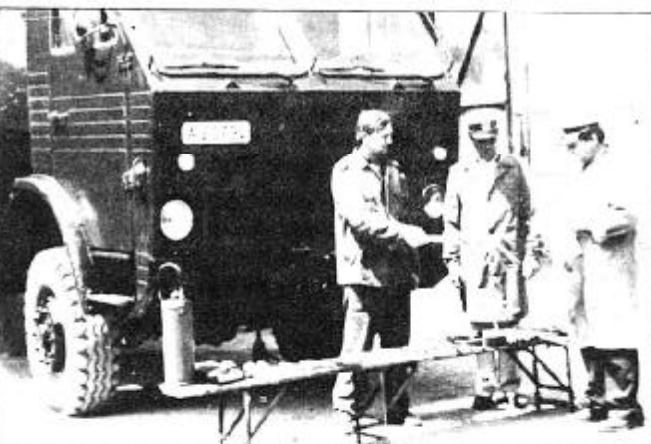
Nu mă implic, pentru a nu deranja. Le admir însă mișcările: simple, clare, precise, fără multe vorbe, semn că fiecare își cunoaște meseria. Ici, colo, câteva picături de transpirație ce apar pe fețele unora le trădează concentrarea. Se curăță pielea, se fac verificări mecanice și electrice, se strâng plușile. Se lucrează.

Ca un dirijor de orchestră, în mijlocul acestor oameni, maistrul militar principal **Mihai Vlad**, un "veteran" cu o vechime de aproape treizeci de ani în unitate, secondat de mai tineri săi colegi, maistrii militari clasa a II-a **Hristu Coli** și **Roman Tudorache** și plutonierul **Fănică Iorga**. Mașinile, mai mult sau mai

la o cafea, în cel mai pur stil camaraderesc, se infiripă dialogul cu tanărul comandant al unității, domnul căpitan de rangul III **Gheorghe Dănilă**, un moldovean de prin părțile Galațiului, cu vocea molcomă și asezată.

"-Sunteți comandantul unei unități din "linia a două", dar, se pare, cu probleme la fel de complexe ca ale acestora "din linia întâi". Ce probleme ridică conducerea unei astfel de unități?"

"- Se poate spune și așa, că suntem "în linia a două", dar vă asigur că lucrăm în condiții de "linia întâi". Trăim pulsul aplicațiilor și lansarilor de pe mare la aceeași



folosind un eufemism, că aici este "locul unde nu se întâmplă nimic".

Mă despart cu regret de interlocutorul meu și de acei oameni care, acolo, departe de ochii lumii, de lumina reflectoarelor știu să-și facă, fără ostentație, cu modestie, râvnă și profesionalism DATORIA. Acei oameni minunați ...

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE



**VICEAMIRALUL
PETER NORDBECK**

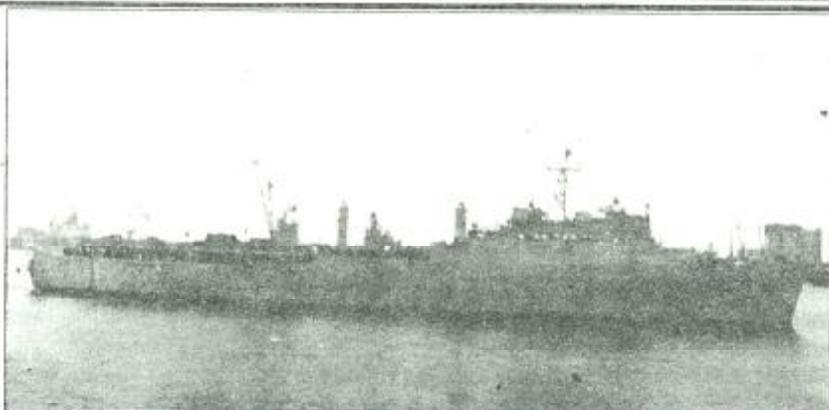
Aflat în vizită în România, șeful Statului Major Operativ Interarme din Cartierul General al Forțelor Armate suedeze a avut con vorbiri (17 mai a.c.) cu șeful Statului Major al Marinei Militare și a fost oaspetele Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și al Centrului de Scafandri.



AMIRALUL ALAIN COATANEA

Pe 28 aprilie a.c., o delegație militară condusă de comandanțul Marinei Naționale franceze a fost primită de viceamiralul Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare române.

Amiralul Coatanea este mare ofițer al Legiunii de Onoare, decorat cu Crucea de Război și comandor al Ordinului Meritul Maritim.



**U.S.S. PORTLAND
(LSD-37)**

HNLMS "BLOYS VAN TRESLONG" (F - 824)

Nava comandată de comandorul Siouck Hurgronje, a cincea în seria celor 7 fregate din clasa Kortenaer, a făcut o escală în portul Constanța în perioada 31 mai - 2 iunie a.c.

F-824 are un deplasament de 3530 tone, 130,5 metri lungime, 14,6 metri lățime, 6,2 metri pescăj, viteză de 30 Nd și un echipaj format din 187 membri.

În ziua plecării, nava olandeză a executat în comun cu fregata antisubmarin "AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU", comandată de căpitanul de rangul III Ioan Gegiu, un exercițiu comun de căutare și salvare pe mare.

În zilele de 30-31 mai a fost prezent pe litoral și comandanțul Marinei Regale olandeze, viceamiralul N.W.G. BUIS care a efectuat o vizită oficială în țara noastră.

Este a doua între cele cinci nave de transport desant din clasa Anchorage construite de Divizia Quincy a Companiei General Dynamics. Pe timpul vizitei (29.04-02.05) echipajul navei comandată de comandorul Robert G. Brewer a desfășurat activități comune cu infanteriști marini și scafandri români. Nava are 171 metri lungime, 12,5 metri lățime, 5,9 metri pescăj, deplasament 13.700 tone, viteză 20 Nd, 345 membri în echipaj și 337 ca trupe de debarcare.

Rubrică realizată de
Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU

4 iunie - ZIUA SUBMARINISTULUI

În cel de-al patrulea an de la instituire, Ziua submarinistului a fost marcată printr-un ceremonial militar și tradițională întâlnire a generațiilor de foști și actuali luptători în adâncuri. În fruntea corpului amiralilor români, a unor comandanți de mari unități din garnizoana Constanța și a altor invitați s-a aflat domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare. Domnia sa a salutat grupul de veterani submareniști aliniat la front în momentul solemn al ridicării pavilionului, geacul și marelui pavoaz,



TUNARI DE PE "MĂRĂȘEȘTI"



Sergentul Nicolae Ștefănescu din Dulcești - județul Constanța a fost, pe timpul celui de-al doilea război mondial, comandant de tun pe fostul distrugător "MĂRĂȘEȘTI" și primul marin din familia sa. Deși ar fi dorit să urmeze Școala Navală, părinții l-au legat pentru tot restul vieții de pământul natal. În schimb a insuflat dragostea pentru această profesie nepoților săi dinspre soră. Astfel, locotenent-

prezență apreciată drept o comununie camaraderească, de spirit și atașament, izvorâtă din tradiția marinărească a devotamentului pentru profesie, nață și țară. De asemenea, a fost felicitat echipajul care în prezent activează la bordul submarinului "DELFINUL", demn continuator al predecesorului său care s-a acoperit de valuri, dar și de glorie în apele Mării Negre.

Noul submarin a intrat în dotarea Marinei Militare Române la 2 noiembrie 1986 și este comandat în prezent de căpitanul de rangul III Dumitru Pleșca.

colonelul Constantin Stan, deși este chimist, lucrează în cadrul unei mari unități de marină, iar fratele său, căpitanul de rangul III Ion Stan, este specialist cu artleria și rachetele pe actualul distrugător "MĂRĂȘEȘTI".

O dovadă în plus că "sângele apă nu se face"...

Într-o conjunctură internă și internațională complexă, la data de 10 februarie 1947, la Paris, a fost semnat Tratatul de pace dintre România și Puterile Aliate și Asociate. În plan teritorial, deși fixa noile frontiere ale țării noastre, el n-a adus cu sine reparațiile mult așteptate de poporul român și, fapt la fel de grav, n-a putut feri România de noul răpturi teritoriale.

Cu toate că printr-o dublă semnătură - 10 februarie și 29 august 1947 (data ratificării tratatului) - U.R.S.S.-ul recunoaște noile frontiere ale țării noastre (din al cărui trup smulse și anexase deja o mare parte, răpturile sale rămânând nesanctionate de către marile puteri), la mal puțin de un an de la semnarea tratatului amintit, U.R.S.S.-ul a trecut la încălcarea acestuia, continuându-și politica de ciuntire teritorială a României.

Pentru a-și crea o fațadă acceptabilă, menită să lase impresia de legalitate, din inițiativa U.R.S.S.-ului, la începutul anului 1948 au fost demarate "trataitive" cu România vizând, oficial, linia frontierei dintre cele două țări, în realitate urmărindu-se (și) smulgerea și anexarea Insulei Serpilor. Desfășurate într-un ritm alert și conduse de un "maestru" internațional al răpturilor teritoriale - Viaceslav Mihailovici (Skriban)

Dezvoltarea flotei militare a României în epoca modernă a impus cu necesitate înființarea și organizarea unui sănctor de construcții și reparații militare. Inițial acesta a funcționat sub numele de Arsenalul Flotei, iar mai târziu sub cel de Arsenalul Marinei Militare.

Începuturile organizării acestui arsenal datează încă din anii domniei lui Alexandru Ioan Cuza. În acest sens, "Analele statistice" din 1863 menționează că în anul 1860 flota avea un arsenal de corăbii cu 28 de lucrători. În 1864, acesta era situat în locul numit "Pescăria Veche" din Brăila și construia șlepuri, bârci,

Molotov -, aceste "trataitive" nu se puteau închela decât cu satisfacerea pretențiilor anexioniste ale urmășilor lui Petru cel Mare.

La 4 februarie 1948, Petru Groza, șeful guvernului român, și V.M. Molotov, ministru de externe al U.R.S.S.-ului semnau la Moscova un "protocol" referitor la precizarea parcursului liniei frontierei de stat dintre R.P.R. și U.R.S.S. În el (la nr. crt. 1, lit. "b"), era stipulat faptul că "Insula Serpilor, situată în Marea Neagră, la răsărit de Gurile Dunării, intră în cadrul Uniunii R.S.S..."

Cu prilejul "ceremoniei" festive care a urmat, după ce l-a felicitat pe "domnul prim-ministru" Groza, Molotov a subliniat că în U.R.S.S. "toată lumea vede în aceasta un nou succes al politicii externe staliniste". După "succesele" din iunie 1940 (când ne-au răpit Basarabia, Bucovina și Ținutul Herța) și 26 octombrie 1940 (când ne-au răpit cinci insule de pe Dunărea inferioară, respectiv Tătaru Mare, Deleru Mare, Deleru Mic, Maicanul și Limba), răpirea sungurei insule românești din Marea Neagră reprezenta, într-adevăr, un nou "succes" al politiciei externe staliniste (sovietice)!

Câteva luni mai târziu, la 23 mai 1948, era semnat - ironia soartei - chiar pe Insula Serpilor, un al doilea "document" (cu caracter tehnic),

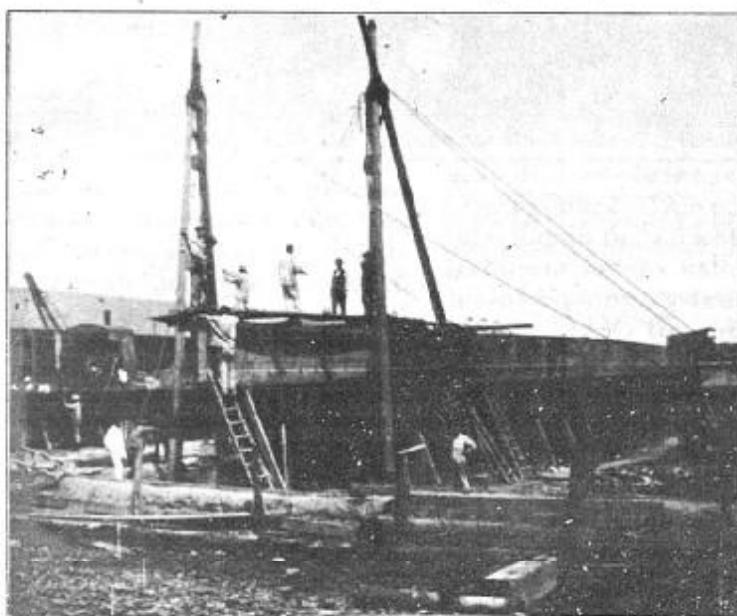
CÂND A FOST RĂPITĂ

respectiv un proces-verbal de predare-primire a insulei. Semnat de către Nicolai Pavlovici Sutov, prim-secretar al Ambasadei U.R.S.S.-ului la București și Eduard Mezincev, reprezentantul Afacerilor Străine al României (coreligionar și prieten apropiat al "doamnei de fier" - Ana Pauker, titulara amintitului minister) proces-verbal stipula că "... la ora 12 (ora locală), Insula Serpilor sau Zmeinî (...) a fost înapoiată Uniunii Sovietice de către Republica Populară Română și încadrată în teritoriul Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste"! ...

Fără scrupule și fără nici un drept istoric asupra ei, folosindu-se de trădători interni, de oameni străini de țară și de interesele acestui popor, sovieticii și-au înscris în palmares un nou "succes".

Sovieticii n-au ocupat efectiv insula imediat. Gândindu-se la o posibilă reacție internațională, ei au apelat la oabilă diversiune juridico-diplomatică: în perioada 1948 - 1949 au întocmit noi hărți ale U.R.S.S.-ului - care includeau și Insula Serpilor - pe care le-au difuzat tuturor

DIN ISTORICUL



șalupă, efectuată în același timp și unele lucrări de întreținere și reparații la navele statului.

Prin Decretul de organizare a flotei, din 16 martie 1867, reședința flotei a fost stabilită la Galați.

Concomitent, atelierul de reparații navale a fost mutat de la Brăila la Galați, unde a funcționat în continuare pe lângă "Compania de depozit".

În anul 1875, în atelierul flotei, reorganizat și încadrat cu personal calificat, a fost construită șalupa cu vele "LEBĀDA". Prin formele sale fine și elegante, aceasta rivaliza cu ambarcațiunile similare construite în sănctiere străine. Șalupa a fost realizată sub îndrumarea locotenentului Ion Isvoranu, absolvent al Sccolii Politehnice din Franța, numit în 1875 la conducerea atelierului.

După Războiul de Independență, în baza legii promulgate la 7 februarie 1879, Ministerul de Război a beneficiat de un credit extraordinar, de 276.386 lei, alocat pentru mărirea atelierului flotei și utilizarea lui cu mașini moderne. Decretul promulgat la 29 august 1879 conferea Atelierului flotei din Galați statut și organizare proprie sub denumirea de "Arsenalul flotei". La data înființării, în funcția de director a fost numit locotenent-colonelul Ioan Murgescu, iar în cea de subdirector și inginer al Arsenalului, căpitanul Ion Isvoranu.

Prin decretul din 7 aprilie 1881, Arsenalul flotei a trecut în subordinea șefului flotei, iar la sfârșitul aceluiași an s-a constituit în unitate independentă.

Amplesată în portul Galați, întreprinderea a produs, din 1883, șlepuri metalice, elemente pentru podurile de

SI CUM INSULA SERPILOR ?

organismelor internaționale.

În legătură cu modul concret în care sovieticii au ocupat și anexat insula, iată ce relatează domnul căpitan de rangul I (r) inginer Corneliu Enăchescu: "În luna octombrie 1949, pe când eram ofițer cu navigația pe distrugătorul "MĂRĂSESTI", am staționat câteva zile în portul Sulina. Am avut ocazia ca împreună cu comandanțul distrugătorului (...) să discut cu doi (...) fariști din serviciu la farul Insula Serpilor. Unul dintre ei (...) îmi relatează că, într-o dimineață de august 1949 (...) au zărit un număr mare de nave militare sovietice la orizont. Două nave s-au apropiat de insulă, iar cu șalupa cu motor au debărcat ofițeri și soldați bine înarmați, care i-au somat să se predea. Au primit aprobarea de a-și lăua cu ei strictul necesar (apoi) și au făst transportați la Sulina fără să li se explice ceva. Speriați că nu vor mai avea serviciu, nu vor mai primi salar, s-au plâns autorităților. Au primit sfatul să păstreze tăcerea, să nu comenteze nimic dacă vor să mai fie în libertate (...)".

Conștienții de importanță

strategică militară și economică (de perspectivă), sovieticii s-au grăbit și în același an, 1949, au fixat unilateral și, din nou, în dezavantajul ţării noastre, limita apelor teritoriale ale insulei la 12 Mm...!

În România dominată net de oamenii Moscovei - asupra acestui fapt a fost impusă tăcerea totală, subiectul fiind intangibil. Peste hotare, raptul a fost trecut cu vederea ... deși se încalcă grav Tratatul de pace din 1947 -

"garantat" de marile puteri prin semnătura pusă pe el - și nimeni nu a protestat (dacă n-au făcut-o la timp, pe timpul Conferinței de pace, când era vorba de răpirea a mii și mii de Km² de pământ românesc, cum era s-o facă acum când era vorba doar de 1,7 Km² ?!)

Acestea au fost contextul și "maniera" în care s-a consumat ultimul dintre rapturile teritoriale care

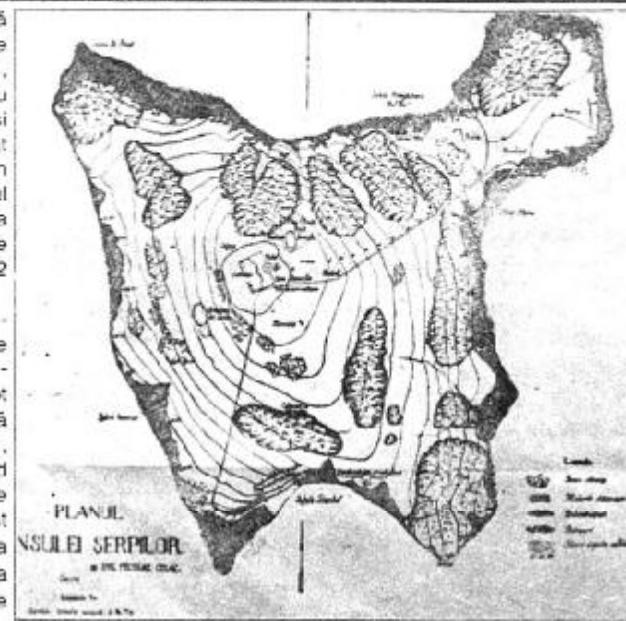
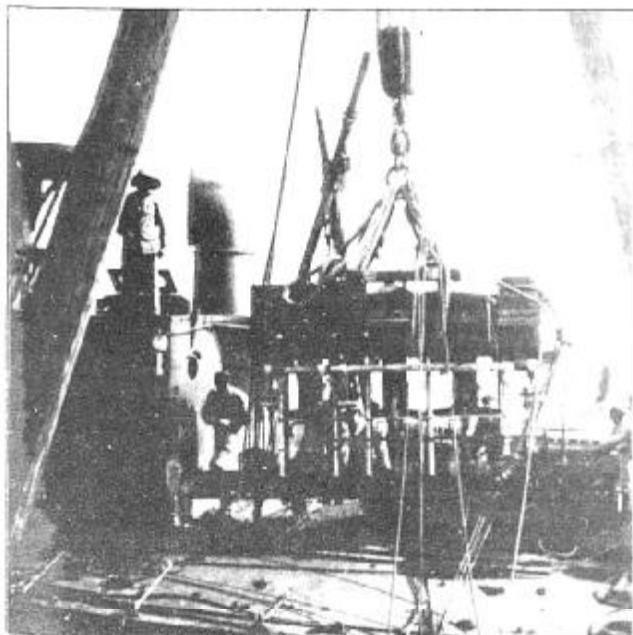
au ciunit teritorial România și căruia i-a căzut victimă singura noastră insulă maritimă.

Forța dreptului era, încă o dată, îngunchiată de dreptul forței, rezultatele acestui fapt nefast repercutându-se, din nou, asupra României, efectele pierderii Insulei Serpilor resimțindu-se, în timp, până în zilele noastre ...

Dominuț I. PĂDUREANU

ARSENALULUI MARINEI MILITARE

pontane, echipament destinat ambarcațiunilor, pîchetelor de grăniceri, a asigurat întreținerea tehnică a navelor militare și civile, realizând importante economii la anumite materiale aduse până atunci de peste hotare.



În anii următori Arsenalul a fost dotat cu noi construcții, laboratoare și ateliere, în care s-au executat lucrări de construcții și reparări precum și piese de rezervă pentru nave. În paralel, au crescut și efectivele santierului, ajungând în 1886 la 12 ofițeri, 11 lucrători civili și 120 oameni de trupă.

În 1888, Consiliul de Miniștri a aprobat ca la Arsenalul flotilei să se construiască un "atelier cu bazin pentru cabluri, laboratoare de chimie și fizică, un laborator de torpile cu săli pentru regulaire și conservarea torpilelor automobile, conservarea aparatelor electrice etc., un atelier pentru uscat fulmicoton și o magazie capabilă de a conține 1000 torpile sistem Hertz".

Paralel cu lucrările amintite, a început producția elementelor componente ale agregatelor motrice de capacitate mici și mijlocii destinate navelor, a instalațiilor pentru torpilele de baraj, a navelor de dimensiuni mici.

În 1898 aici a fost realizat un doc plutitor, parțial executat în străinătate, completat, montat și lansat la apă la Galați, pentru întreținerea navelor de dimensiuni mari, militare și civile.

În perioada 1889 - 1896 Arsenalul a suferit transformări radicale. Atelierele au fost împărțite în secțiuni, conduse fiecare de ofițeri de marină ca șefi de secții și șefi de ateliere, iar corpul tehnic a fost mărit cu doi ingineri militari. În anul 1898, o dată cu punerea în aplicare a Legii de organizare a Marinei Militare, unitatea și-a schimbat denumirea în "Arsenalul marinelor". Lucrările executate după anul 1900 au fost dintre cele mai complexe. Astfel, între anii 1906 - 1907, pe calea arsenala lui au fost montate, sub îndrumarea inginerului Aurel Cupșa, cele 4 monitoare - construite în Șantierele Navale din Triest - și vedetele de siguranță, nave care au alcătuit prima noastră Escadră de Dunare.

Atelierul flotilei a asigurat repararea navei "ROMÂNIA" și a canonierei "FULGERUL". Au fost construite și diferite nave de transport, slepuri și ceamuri.

(VA URMA)

Georgeta BORANDĂ

FILE DE ISTORIE

“Operația 60.000” - 50 de ani

CONVOIAJELE SALVĂRII

În luna mai a.c., Liga Navală Română a marcat, prin două simpozioane organizate la București și Constanța, împlinirea a cinci decenii de la desfășurarea operațiunii de evacuare a Crimeii. Pe parcursul acestui “Dunkerque românesc” s-au înregistrat 88 de grupuri și convoaie escortate care au adus la Constanța 120.853 militari și 22.548 tone de munitii, armament și diverse alte materiale. Marina Militară Română a participat la “Operația 60.000” cu distrugătoarele “REGELE FERDINAND”, “REGINA MARIA”, “MĂRĂȘTI”, “MĂRĂȘESTI”, canonierele “LOCOTENENT-

Pierderile totale de tonaj comercial au fost de 19.084 T.R.B., adică 32% din total, din care 26% sub pavilion românesc. Pe timpul traversadei s-au pierdut circa 11.000 de oameni (9 - 10% din total), din care 4.000 de români și 7.000 de germani.

Vă prezentăm, în sinteză, o cronologie a evenimentelor evocate cu acest prilej.

1943, 29 octombrie - Hitler ordonă răspicat: **Crimeea nu se predă;**

nolembrie - În Crimeea sunt blocate 7 divizii române și 5 divizii germane. Marile unități române totalizau la 8 aprilie 1944, 65.093 de oameni.

1944, 8 aprilie - Frontul 4 Ucrainean, comandat de generalul de armată F.I. Tolbuhin, declanșează ofensiva în Crimeea;

11 aprilie - Distrugătoarele “REGINA MARIA” și “MĂRĂȘESTI” pleacă spre Sevastopol. Sunt urmate de canoniera “GHICULESCU” și U.J. 115;

12-27 aprilie - Se desfășoară prima etapă a “Operației 60.000” la care participă Comandamentul Forțelor Maritime și nave comerciale românești împreună cu Comandamentul Operativ Naval german. În acest interval de timp, Marina Militară a organizat 25 de convoaie escortate cu care au fost evacuate 20.779 militari români și 28.394 germani. Asupra acestora s-au întreprins 14 atacuri cu aviația, 12 cu submarine și 2 cu vedete torpiloare și canoniere. Au fost scufundate un tanc petrolier și un săep, ambele ger-

mane. Din cei 800 de militari români aflați la bordul lor, circa 500 și-au pierdut viață;

12 aprilie - Pleacă spre Constanța primul convoi de evacuare (3 cargouri cu aproximativ 500 de oameni);

13 aprilie - Pleacă spre Constanța un convoi cu 2.500 de răniți, escortat de canoniera “GHICULESCU” și U.J. 115;

15 aprilie - Puatorul de mine “AMIRAL MURGESCU” și 3 vânătoare germane escortează spre patrie 3 nave încărcate cu militari;

17 aprilie - Sosesc la Sevastopol cargourile “ARDEAL” și “ALBA IULIA” escortate de “MĂRĂȘESTI”, “GHICULESCU”, U.J. 106 și un R-boot. Nava “ARDEAL” este incendiată dar nu înregistrează pierderi;

18 aprilie - “ALBA IULIA” este grav avariată de aviația de bombardament sovietică și sosete remorcată la Constanța (20 aprilie);

22 aprilie - Petrolierul german “OSSAG” este scufundat, iar distrugătorul “REGELE FERDINAND” avariat de bombardiere sovietice, în apropierea Sevastopolului;

27 aprilie - Transporturile de evacuare sunt suspendate din ordinul lui Hitler;

2 mai - Navele “LOLA” și “KASSA” părăsesc Sevastopolul cu 1409 ostași români și 50 de tone material militar la bord. Săepul motor “ERZERZOG KARL”, cu 700 de soldați români, este nevoit să se înapoieze în port, fiind avariat de o bombă.

6 mai - Din 5 convoaie aflate în mars, 3 sunt lovite în mod repetat de aviație la aproximativ 70 - 100 Mm vest de Sevastopol.

8 mai - S-a pus în mișcare eșalonul 1 de →



COMANDOR STIHI EUGEN, “CĂPITAN DUMITRESCU CONSTANTIN” și “SUBLOCOTENENT GHICULESCU ION” și puitele de mine “AMIRAL MURGESCU” și “DACIA”.

Alături de acestea au participat cargourile “ARDEAL”, “ALBA IULIA”, “OITUZ”, “DUROSTOR”, “DANUBIUS” și “ROMÂNIA”, dintre care ultimele trei au fost pierdute.

Din decembrie 1943 au fost evacuate pe căile maritime și aeriene 60.643 de germani și 42.190 de militari români. Aproximativ 21.000 de oameni au murit în timpul luptelor, al traversadei sau luatii prizonieri.

FILE DE ISTORIE

← evacuare cu o capacitate de 20.000 de oameni. De la Sevastopol pleacă spre țară convoiul "BRADUL" cu 3.200 de soldați români și germani. De la Constanța pornește convoiul "PATRIA" (navele germane "THEIA" și "TOTILA"). Distrugătorul "REGINA MARIA" și vânătoare germane urmează să le asigure escortă în sistem navetă. Un convoi în care se află și PTA 406 este atacat de bombardiere la numai 100 Mm de Constanța. Un alt convoi cu 2.800 de răniți se îndreaptă spre patrie escortat de canonierele "DUMITRESCU" și "GHICULESCU". La orele 24.00, Hitler a aprobat evacuarea: "Operatiunea WILD CATZE".

9 mai - Pleacă spre Sevastopol convoialele eșalonului 2: "STURZUL", "PROFETUL", "PIONIER", și "OVIDIU", în total 12 nave de transport escortate de "REGELE FERDINAND", "STIHI" și vânătoare de submarine germane care urmau să le ralieză în noaptea de 10/11 mai.

9-13 mai - Se derulează a doua etapă de evacuare a Crimeii. Cu acest prilej au fost repatriați 15.078 militari români. Pierderile noastre sunt cifrată la 67 marinari și 4.000 de

militari dispăruti o dată cu navele românești "ROMÂNIA", "DANUBIUS", "DUROSTOR" și germane "HELGA", "TOTILA", "THEIA".

10 mai - Sosete la Chersones convoiul "PATRIA" (eșalonul 1). Navele "THEIA" și "TOTILA" sunt distruse de aviație. Pierderile se cifrează la 10.000 de oameni. Este trimis eșalonul 3 cu convoialele "FAGUL", "ASTRA", și "MUSCA" în care sunt incluse un petrolier, 3 nave KT și 19 MFP escortate de "MĂRĂȘESTI", "DUMITRESCU" și R-booturi, cu sosirea la Chersones în noaptea de 11/12 mai;

11 mai - Petrolierul "FERDINAND" este torpilat de submarinul L4. Sosesc la Chersones convoalele eșalonului 2. Navele "ROMÂNIA", "DANUBIUS" și "HELGA" au fost scufundate de aviație.

Sunt trimise convoialele eșalonului 4: "STEJARUL", "ORIENT", "TRANDAFIRUL" și "BRADUL";

11/12 mai - Doar convoiul "STEJARUL" ("REGINA MARIA", "MURGESCU", "DACIA") ajunge la Chersones în fața căruia se află peste 60 de nave diferite.

12 mai, orele 01.30-
Comandamentul Maritim Crimea ordonă sistarea operației cu începere de la orele 02.30. Convoialele aflate în mars sunt întoarse din drum. La ora menționată, navele s-au retrăs din fața Chersonesului. Pe drumul de înapoiere, cargourile "DUROSTOR" și "GEISERISH" sunt avariate de aviație și distruse ulterior de submarine.

13 mai - La Constanța sosesc ultimele nave și ambarcațiuni care au legat Crimea de coasta românească.

Comandor (r)

Raymond STĂNESCU



Nume de eroi înscrise pe bordaj



*LIEUTENANT
ALEXANDRESCU ION*

S-a născut la 11 septembrie 1886. La 01.09.1907 este elev în Scoala militară de artilerie și geniu, pentru ca la 01.07.1909 să obțină gradul de sublocotenent.

La 01.04.1913 este avansat la gradul de locotenent, grad cu care va participa la acțiunile din perioada primului război mondial.

Incepând cu 1 iulie 1915 preia comanda vedetei nr.3 "Cpt. ROMANO MIHAIL" din cadrul Escadrei de Dunăre.

În bătălia de la Tulcea, la 24 august 1916, aflat pe canalul Cusui, primește misiunea de a distruge curburile de mitraliere inamice, care secerau trupele noastre în retragere. Intervenția vedetei nr.3 este hotărâtoare în scoaterea din luptă a mitralierelor dușmane, după care traversează cu curaj câmpul inamic neavând nici un rănit.

Cu aceeași navă, locotenentul Ion Alexandrescu îndeplinește, în cursul lunii septembrie 1916, misiuni de recunoaștere, cum a fost cea din ziua de 28 septembrie 1916, dela capul ostrovului Lungu. S-a remarcat și cu ocazia acțiunii din 28 octombrie 1916 când "la ora 4.30 escadra a ocupat satul Topați, prin patrule, conduse de Cpt. Ciornel și de locotenent Alexandrescu" (conform arhivei M.Ap.N).

La sfârșitul lunii decembrie 1916 se află la bordul sălupei canoniere "SMÂRDAN", când aceasta, trecând prin fața bateriilor inamice de la Isaccea, este bombardată și incendiată. Locotenentul Alexandrescu Ion moare, în noaptea de 29 spre 30 decembrie 1916, în urma rănilor și arsurilor pricinuite de focul inamic.

Căpitan de rangul II
Ivan MOLDOVAN

Din istoria marinei universale

CINCI BĂTĂLII NAVALE ÎN GOLFUL BENGAL



În numărul 23/93 al revistei noastre am prezentat pe "Amiralul celor cinci bătălii naveli - SUFFREN". Redăm acum cele cinci bătălii navale.

Spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, Franța, deși avea o serie de

posesiuni în Oceanul Indian, nu dispunea de o bază navală care să-i asigure menținerea unei flote puternice și să-i apere interesele în această zonă. La 22 martie 1781, comandanțul de navă-de linie Suffren (viitor cavaler de Malta, comandor, șef de escadră) pleacă în fruntea unei escadre, din Brest spre Oceanul Indian.

Posesiunile engleze din Oceanul Indian erau apărate dinspre mare de o escadră - opt nave de linie și sase fregate - comandanță de amiralul Hughes și bazată la Trincomalee, în Ceylon. Cucerirea acestei puternice baze navale constituia unul din obiectivele urmărite de amiralul Suffren.

În drum spre India, Suffren atacă, la 17 aprilie 1781, escadra engleză intrată la Porto Praya (Insulele Capului Verde), acțiune care se termină cu un rezultat nedecis, deoarece pe timpul luptei doar doi comandanți de nave i-au înțeles semnalele și l-au urmat, ceilalți rămânând în spectativă.

Prima bătălie din golful Bengal dintre flotele engleză și franceză se desfășoară la **17 februarie 1782**, la MADRAS, când amiralul Hughes, cu o escadră de nouă nave, întreprinde o acțiune ofensivă asupra escadrei lui Suffren (12 nave), pentru a preîntâmpina un atac francez asupra bazei navale de la Trincomalee din Ceylon. Suffren se apropiie de escadra lui Hughes dinspre larg, având și vântul favorabil. Tactica adoptată de el este originală pentru acele vremuri, avându-se în vedere canoanele impuse de "Instrucțiunile de luptă": executarea unei manevre de învăluire pentru a prinde ariergarda engleză între două focuri și a o distrugă. Schimbarea direcției vântului îngreuiază manevra navelor franceze și tentativa esuează. Aceasta creează în schimb avantaj pentru englezi, care au posibilitatea să intre în luptă și cu avangarda. Schimbul de focuri nu aduce pierderi semnificative în cele două tabere și acțiunea se termină nedecis, englezii fiind cei care se retrag primii.

A doua bătălie se desfășoară la **12 aprilie**, la PROVEDIEN (înălță Ceylon). Francezii au un usor avantaj numeric, disponând de 12 nave, față de cele

11 nave ale englezilor. Acest avantaj este însă diminuat de faptul că o parte din comandanții francezi nu au pregătirea celor englezi. Manevrele concepute de Suffren nu vor fi nici înțelese și nici executate corect de toți subordonanții săi. Duelul de artillerie se va desfășura confuz, neorganizat, iar bătălia se va termina și de această dată nedecis. Ambele tabere vor avea aproximativ câte 500 de morți. Își de această dată, amiralul francez va fi profund decepționat de modul în care au acționat majoritatea comandanților săi, apreciajind că pentru obținerea victoriei va trebui să schimbe cel puțin jumătate din ei.

A treia bătălie are loc la **6 iulie 1782** în apropiere de NEGAPATAM. Suffren promisese sultanului Haider-Ali că îl va ajuta să ocupe Negapatamul, însă când se apropiu de acesta este asteptat de escadra amiralului Hughes. Ambii amirali au în subordine câte 11 nave. Cele două escadre navigând pe linii paralele se angajează puternic în canonadă dar și de această dată o parte din comandanții francezi manifestă lipsă de combativitate, ceea ce nemulțumește profund pe Suffren. În condiții de egalitate numerică, bătălia are un caracter confuz, nesincronizarea tirului de artillerie manifestându-se în special în tabăra franceză. Unul dintre comandanți este pe punctul de a-și preda nava englezilor. Două din navele franceze sunt lovite puternic, puntea principală le este tăiată de tirul artilleriei engleze. Suffren este în culmea furiei, însăși nava sa, "HEROS", reușind cu greu să se sustragă artilleriei inamice. Bătălia se termină cu pierderi mari pentru francezi, iar Suffren, nemulțumit de comportarea comandanților din subordinea sa, își va scrie ministrului marinei că va trimite pe trei dintre aceștia în Franță, pentru a fi judecați. Valorosul șef naval francez nu-și va putea pune în aplicare planurile originale în luptă datorită incompetenței unor comandanți din subordine. Deocamdată, renunță la ocuparea Negapatamului și se retrage pentru a-și reface forțele și pentru repararea navelor.

Suffren continuă să vizeze ocuparea unei baze naveli sigure, care să dea posibilitatea aprovizionării cu materiale, hrana, munitii, executării de reparații la nave și odihinrii echipejelor la adăpost sigur. O astfel de bază navală este la Trincomalee, în Ceylon, cucerită de către englezi de la olandezi. Apela ei vor constitui locul de desfășurare a celei de-a patra bătălii dintre cele două escadre.

După bătălia de la Negapatam, care pentru francezi a echivalat cu o înfrângere, Suffren se retrage la Cuddalore, o bază cu posibilități reduse de reparații naveli. Profitând de faptul că amiralul Hughes nu se află în bază, la **25 august**, Suffren sosește în fața portului TRINCOMALEE. În câteva ore, debarcă trupe și tunuri, atacă forțele inamice, bombardează forturile

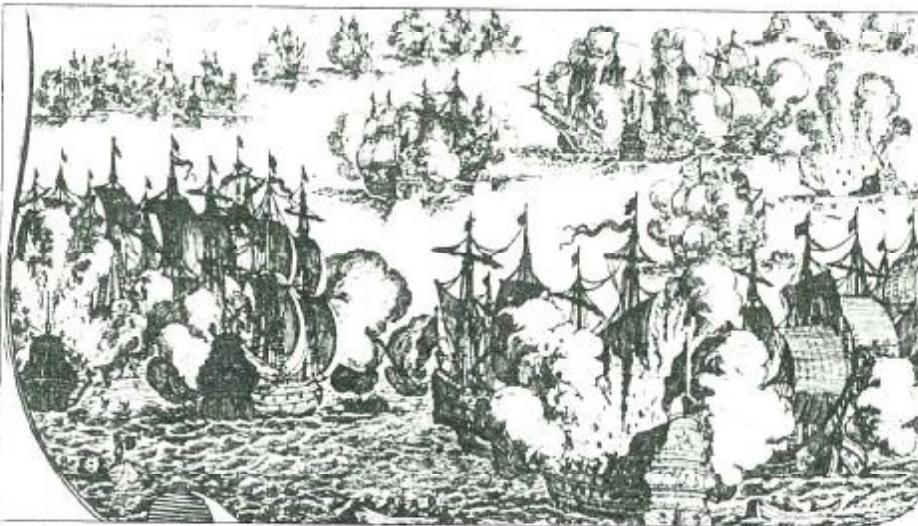
și, la 31 august, devine stăpânul acestei baze, socotită ca deosebit de prețioasă, nu numai de către francezi, care o cuceriseră, ci și de către englezi, care o pierduseră. Admirul Hughes sosită în grabă pentru a recupera baza pierdută și cu toate navele într-o linie de șir desăvârșită se îndreaptă spre port. Suffren îl ieșe în întâmpinare, fără însă a respecta traditionala linie de șir, având și de această dată avantaj din punct de vedere al numărului de nave: 14 nave franceze contra 12 nave engleze. Suffren, avanțat și de vânt, atacă linia de nave engleze la travers tribord, cu intenția de a-și concentra tirul artileriei asupra avangardei și centrului inamic. O parte dintre comandanții de navă francezi dau dovedă, încă o dată, de lipsă de combativitate și execută cu întâzire ordinele amiralului șef. Admirul Hughes își dă seama de slăbiciunile francezilor și, profitând de schimbarea direcției vântului, ordonă întregii formații să întoarcă "toți odată" la 180°, în bordul babord. Francezii sunt obligați să execute și ei aceeași manevră, însă în dezordine, în timp ce linia de luptă engleză se reface în timp foarte scurt. Suffren, la un moment dat, este nevoie să opună numai trei nave întregului centru al escadrei engleze. Hughes nu așteaptă invitație specială pentru a ataca și câteva nave franceze sunt lovite puternic.

Însăși nava amiral, "HEROS", suferă avarii serioase. În cele din urmă, comandanțul avangărzii franceze vine în ajutorul șefului său și reușește să salveze situația. Admirul Hughes își dă seama că nu mai poate recuceri baza Trincomalee și se retrage fără a fi urmărit de Suffren. De ambele părți se înregistrează câte 300 de morți, francezii având însă avarii mai grave la nave. Baza navală este păstrată, însă Suffren nu este mulțumit de această victorie incompletă și, în scrisoarea trimisă ministrului marinei, el arată că dacă toate navele ar fi răspuns la ordinele și semnalele sale, întreaga escadră engleză ar fi fost distrusă.

După eșecul suferit la Trincomalee, Hughes își schimbă tactica. El își reface forțele, iar după repararea navelor executată blocada bazei navale de la Cuddalore, pe ţărmul răsăritean al Indiei. Situația garnizoanei franceze de la Cuddalore devenise la un moment dat foarte critică, fiind atacată dinspre uscat și blocată dinspre mare. Suffren, deși nu era complet refăcut, având peste 1000 de oameni pierduți în bătăliile anterioare și aproximativ 1400 de bolnavi, pleacă în grabă de la Cuddalore pentru a da ajutor garnizoanei franceze. Geniul său tactic găsește o soluție și în această situație defavorabilă. Neavând oameni suficienți pentru armarea tunurilor, el se apropiște dinspre larg până la intrarea în port, după care simulează o retragere pentru a-l atrage pe Hughes în mare liberă. Raportul de forțe era de astă dată favorabil englezilor,

Hughes având 16 nave de linie, față de 15 nave din subordinea lui Suffren. Admirul englez cade în cursa întinsă de Suffren și îl urmează la larg, surprins de această manevră, deoarece nu-l știa pe amiralul francez în stare să ocupească lupta. Îndepărându-l pe Hughes de Cuddalore, Suffren reușește să manevreze astfel încât să treacă între coastă și navele engleze și să intre în port. Acolo îmbarcă oameni, tunuri și munitii pentru a-și completa armamentul și servantii, ieșind apoi în larg, unde dă ultima bătălie a campaniei din Golful Bengal, CUDDALORE - 20 iunie 1783.

Situată favorabilă pe care și-o crease Suffren, instrucția făcută cu comandanții săi de nave după comportarea jalmică a acestora în celelalte patru bătălii aveau să aducă un avantaj net francezilor. Admirul Hughes intuiște rapid tactica adoptată de Suffren și își îndreaptă navele în linie de luptă spre port. Admirul francez, cu opt nave urmă să ducă o luptă de uzură asupra escadrei engleze, în timp ce restul navelor sale își vor concentra focul asupra arlergărzii, distrugând-o astfel cu forțe superioare. Planul surprinde prin faptul că ieșea din canoanele tradiționale ale luptei pe mare, însă nu poate fi pus în aplicare, cu toate strădaniile lui Suffren. Bătălia se desfășoară în clasica linie de șir.



Până la lăsarea serii, canonada artileriei de ambele părți produce pierderi aproximativ egale: câte 500 de oameni de fiecare tabără. La lăsarea serii, canonada încețează și admirul Hughes își retrage navele, renunțând la blocada bazei Cuddalore. Câteva zile mai târziu, fregata engleză "MEDEEA" aduce stirea semnării preliminariilor de pace. Campania din India ia astfel sfârșit, după cinci bătălii încheiate cu un strălucit succes strategic al amiralului francez Suffren.

Meritele lui deosebite în luptă, geniul lui tactic sunt apreciate și recunoscute atât de istoricii navali francezi, cât și de cei englezi chiar dacă el nu a comandat escadre importante și nu a căștigat bătălii spectaculoase. Astfel, amiralul francez Castex scrie că "Nelson continuă ... tradiția pe care Suffren a preluat-o de la Ruyter. Cele trei nume nepieritoare jalonează istoria marinei cu vele".

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

Oameni de seamă îndrăgostiți de mare.

LT. COMANDOR (R) PROFESOR DOCTOR



UN PATRIOT ESTE TRIMIS LA INCHISOARE... PENTRU TRĂDARE DE PATRIE

La cumpăna dintre ultimele două veacuri, la o expoziție internațională organizată la Paris, hidrograful român, căpitan comandor Alexandru Cătuneanu își vedea încununat rodul muncii de câțiva ani de zile în studiile hidrografice: obținerea medaliei de aur pentru întocmirea hărții de navigație care cuprindea partea de vest a Mării Negre. Harta va fi folosită timp de peste o jumătate de secol de către navigatori.

La 30 de ani după acest succes, pe bâncile Școlii Navale din Constanța, îl găsim pe tânărul Constantin Copaciu, care era fascinat de mare, dar încă nu știa dacă va deveni marină sau va studia adâncul mării. Îl iată că, după șase ani, îl aflăm funcționând la Serviciul Hidrografic, unde și începe activitatea prin ridicări hidrografice pe Lacul Tăbăcărie și apoi în mare. "Este un excellent colaborator cu foarte frumoase cunoștințe hidrografice" îl caracterizează șeful Serviciului hidrografic, viitorul comandant al Marinei, pe atunci

căpitan, Emil Grecescu.

După trei ani editează prima sa lucrare intitulată "Abecedarul marinăriului"; a colaborat la această carte cu locotenentul Călin Botez - fiul scriitorului marină Jean Bart. Lucrarea este premiată de Liga Navală Română, iar ofițerul este propus să se conferă medalia "Virtutea maritimă". În anul 1941 este avansat în grad de căpitan și i se încredințează funcția de ajutor al directorului Oficiului Hidrografic, unde și continuă cercetarea în domeniul hidrografiei. "Îi se poate încredea orice lucrare de specialitate, fiind un excelent și indispensabil ofițer hidrograf" - avea să-l noteze șeful său pentru anul 1941. Norii negri ai războiului nu puteau ocoli România. Munca sa numai are continuitate, i se încredințează alte misiuni. În iunie 1944 este trimis la Viena, în delegația română de pe lângă Comisia Internațională a Dunării, ca specialist hidrograf unde, la 27 august 1944, este făcut prizonier, împreună cu ceilalți români. Se va înapoia din captivitate în noiembrie 1945 și este rechemat în activitate, unde nu va rămâne pentru mult timp deoarece, în martie 1949, este arestat și condamnat la muncă silnică pe viață.

Despre această perioadă grea din viață sa, se destăinuie astfel: "După arestare, am fost purtat căteva luni prin diferite localuri "faimoase" din București (Serviciul de Informații al Armatei, Malmaison, Ministerul de Interne, Jilava și un local secret, unde am avut frumoasa surpriză și bucurie să întâlnesc pe comandorul Emil Grecescu, comandorul ing. Mișu Alexandrescu și pe fostul meu subaltern și prieten, I.K. Gheorghiu). La 13 decembrie 1949 am fost transferat la Aiud și de aici, timp de 16 ani, am fost plimbat pentru a face cunoștință cu frumoasa mea țară. Am fost la mina de plumb de la Baia Sprie, la Dej, la Pitești, la Gherla, pentru ca, la 30 iulie 1964, să fiu chemat de un ofițer, care, fără să-mi spună nici un

cuvânt, mi-a dat bilet de tren pentru București, cătiva lei și ceasul meu".

Vitregit de soartă, invinsuit fără vină, nu a putut avea o continuitate în cercetările sale începute. Soarta l-a aruncat de pe un val pe altul, puține fiind zilele "senine" când să se poată concentra asupra lucrării pe care și-o propusese. Dar capacitatea sa este cunoscută și recunoscută în țară și în străinătate. De altfel, el însuși spune: "Am aflat mai târziu, aici în Franță, că am fost eliberat la cererea domnului UThant, secretar general al O.N.U.".

În perioada 1965 - 1968 a funcționat la Centrul de Documentare al Academiei, la Muzeul Storici și la Consiliul Național Român pentru Știință. În anul 1968 este invitat să ia parte la Comisia Oceanografică Interguvernamentală UNESCO, prilej cu care î se propune să participe în cadrul Proiectului FOR (Future Ocean Research) nou creat de SCOR (Scientific Committee of Ocean Research) la cercetările oceanografice. De acum înainte va reprezenta România, la început oficial, apoi ca cetățean al altor țări, dar cu susțință românescă.

Cercetarea mării continuă să fie pasiunea lui principală, cum de altfel și mărturisește: "Anul 1969 este momentul când cercetarea mării explodează. Războiul submarin (1939 - 1944) pune la îndemâna cercetătorilor mării echipamentul utilizat de Marina Militară în cadrul operațiilor navale. Teorii științifice revoluționare ca și tehnologii noi permit cercetătorilor mării să descifreze cu mai multă ușurință și precizia istoria oceanelor, structura fundului marin și evoluția în timp, schimbările de climat, circulația paleo-oceanografică, mările polare..."

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Mariana PĂVĂLOIU

La mulți ani,
DOMNULE CONTRAAMIRAL !

Mai mult decât un eveniment cu rezonanță tradiției profesionale, Ziua maistrului militar de marină a fost, în acest an, o mare sărbătoare a simțirii marinărești, ca și gala triumfului unei cariere de aproape patru decenii. Cel de-al 31-lea și cel mai statornic comandant al Școlii Militare Maistri de Marină "AMIRAL MURGESCU" a fost înălțat la gradul celui care patronizează instituția, pentru consacrarea și prestigiul căreia s-a devotat trup și suflet vreme de peste 15 ani.

Domnul contraamiral ing. MARCEL DRAGU s-a născut la 16 iulie 1937 în comuna Lita - Teleorman. Este absolvent al Facultății de Marină din cadrul Academiei Militare Tehnice, specialitatea mașini navale, promoția 1960. În primii 14 ani ai carierei sale a fost ajutor și respectiv comandant unitate de luptă

electromecanică la bordul unui dragor de radă și al unui vânător de submarine, inginer șef și șef al unui atelier plutitor precum și comandant al unei secții specializate în revizii și reparații nave și tehnică de luptă.

La 30 octombrie 1975 a preluat comanda acestei instituții de învățământ pentru consolidarea căreia a militat și pledat cu cele mai convingătoare argumente.

De-a lungul anilor a fost autor și coator al unor invenții și inovații cu aplicabilitate în domeniul naval. A publicat diferite articole tehnice și de popularizare a tradițiilor Marinei Militare în publicații de specialitate. În postura de președinte al filialei locale a Asociației "CULTUL EROILOR" a desfășurat o susținută campanie de cinstire a eroilor neamului. Tatăl său, căpitanul Ilie Dragu, s-a numărat printre bravii ostași căzuți la datorie în 1944, pentru eliberarea



Ardealului.

Cu ocazia pensionării, fi urâm, în numele tuturor marinarilor militari, domnului contraamiral ing. MARCEL DRAGU, multă sănătate și un călduros LA MULȚI ANI cu prilejul apropiatei aniversări a zilei sale de naștere.

"**MARINA ROMÂNĂ**"



**NAVA-ȘCOALĂ
"AMERIGO VESPUCCI"**

Nava-școală a Academiei Navale italiene din Livorno a fost construită de Șantierul Naval "CASTELLAMMARE di STABIA" (Napoli) după modelul unei fregate de luptă și a intrat în serviciu la 26 mai 1931. Este un velier cu trei punți, cu trei arbori și 23 de vele și focuri, având o suprafață velică de 3000 metri pătrați. Velierul are următoarele caracteristici principale: deplasament - 4.100 tone, lungime - 101 metri, lățime - 15,6 metri, pescaj - 7,3 metri și 241

persoane în echipaj. Această navă a întreprins peste 50 de călătorii de durată, dintre care 5 traversade transatlantice. Portul de bază este La Spezia.

Nava poartă numele celebrului navigator italian Amerigo Vespucci (1451-1512). A fost modernizată în 1951, 1958 și 1964, când a fost dotată cu motoare noi. În 1962 și 1964 a participat la regata velierelor. Pe 15 august 1975, cu ocazia participării la aniversarea a 700 de ani de atestare documentară a orașului Amsterdam, echipajul navei-școală "MIRCEA" a prezentat originalul "salut pe vergi" și a scandat de trei ori "Ura" pentru "AMERIGO VESPUCCI".

În perioada 30 august - 4 septembrie 1971 nava a vizitat portul Constanța sub comanda căpitanului de vas Pierro Bermoti. În 1976 a făcut parte din cele 150 de veliere din 40 de țări care au participat la festivitățile prilejuite de aniversarea a 200 de ani de la obținerea independenței S.U.A.

După 13 ani de la prima sa vizită în țara noastră, nava "AMERIGO VESPUCCI" comandată de căpitanul de vas Alessandro Romaca a revenit în portul Constanța între 22 - 25 septembrie 1984.

Comandor (r)
Francisc HOSCIUC

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

GEO BOGZA - MARINAR (V)

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".

Elevul de anul II (în anul școlar 1922 - 1923) Geo Bogza continuă practica marinărească pe Dunăre. El are 15 ani și urmează cursurile Școlii Copiilor de Marină de la Tighina - Galați.

Continuăm și noi comentarea "jurnalului său de bord".

Reproduc din însemnările de la 21 septembrie 1923: "... stau pe punte cu mâinile încrucisate pe piept. Prin fața mea trec (nava se află în marș de la Galați la Izmail) fel de fel de cargobote, remorcherie, șalupe, bârci etc. etc". 24.03, elevii pleacă cu "GRIVITA" spre Oceacov. "Înaintă de a pleca noi, monitorialele eu virat ancora și au părăsit Vâlcevul". Elevii făceau sondaje și schite până la ieșirea în mare. După trei zile pleacă la Sulina. Ajung la Ceatal, Izmail. "Dinspre Sulina vine un cargobot care parcă plutește prin aer". Cauza: "canalul este foarte drept, aşa că te uiți până ce pare că intră în cer". Adesea am avut și eu senzația că navele care "urcă" pe canalul Sulina plutesc prin aer. La Sulina se întâlnesc cu Torp (aşa este prescurtat în text - n.n.) "VIFORUL" și "ELISABETA" ("care era

acostată aici în port")".

În anul următor (la 29 mai 1924) "plecăm pentru toată vara (la practică - n.n.) cu "GRIVITA", o barcă și o lotcă". În continuare se relatează: "elevii vom face sef de cart către trei ore. Am fost împărțiti în două borduri. Tribord, cel clasificat fără soț. Babord, coi cu soț. La posturile de curătorie cu sunt la bârci, la manevră tot la bârci". Nava pleacă "la deal", iar elevul Bogza este urecheat (prima urecheală luată de la maistrul Munteanu în timp de trei ani) pentru că nu a luat volta cu barbeta bârcilor și acestea au fost pierdute pe drum, fiind nevoie de o manevră pentru recuperare. "M-am suiat epoi la comandă ca să iau de serviciu la timonă. "GRIVITA" merge foarte prost, joacă, oricără el căută să umblă cu cărmă puțină". Pe canalul Borcea se navigă greu, malurile fiind inundate.

La 16 august "am fost sef de cart 23-2 h. Mi-a dat de gândit lanțul ancorei care se bătea de provă și făcea impresia că fila. Am stat tot timpul foarte atent". Aici vedeaam eternele griji ale celui de cart pentru scartarea navei.

Duminică 17 august 1924, sondaje în balta Nedea și facerea plinului de lemn din pădure (combustibil pentru căldurile navei - n.n.). E pitoresc descrisă această acțiune "marinărească". Iată ce consemnează Geo Bogza în jurnal: "nava intră cu viteză între doi porni și se suie cu provă pe uscat. Mi-a plăcut să văd cum barbitul vaporul intră în pădure. Am dat schela la mal și ... la lemn ... Peste o oră "GRIVITA" flueră și din pădure încep să lasă copiii cu lemn în spinare. La plecare se pune mașina înapoi și ... trosc, mândrul nostru catarg de vas de război se rupe de la jumătate și cade pe punte". La 29 august elevii sondeazăzlăomita. Ajuns la Sulina (08.09) ei constată că ulimire că "din 10 în 10 minute trage tunul CED, pe timp de ceată, pentru cei rătăciți pe mare". Peste două zile se pleacă spre Tulcea. "Ajungem în dreptul "ELISABETEI". Oamenii la front". Oprită la Tulcea, elevii fac bale. Bogza a trecut Dunărea înnot "pentru prima oară". Urmează câteva zile de navigație pe Slăntu Gheorghe și Chilia.

Po 01.10 debarcarea la Galați. Iar pe 2 octombrie prezentarea la Constanța, la Institutul maritim.

Aici se încheie cei trei ani de liceu de marină (curs inferior) ai viitorului academician. La Constanța continuă studiile în cadrul Școlii



de Maistri Militari de Marină.

31 martie 1925 "este probabil ultima zi oficială de școală din viața noastră. Se zice că doi ani vor sta îmbarcați".

La 3 mai elevii repartizați pe bricul "MIRCEA" se îmbarcă; Geo Bogza se îmbarcă pe "GRIVITA" la Galați: "pe puntea navei, ochii mei nu se mai satură privind împrejurările. În dreapta se văd muntii Măcinului, iar aici Dunărea ... Dar eu nu sunt poet să descriu frumusețea naturii..."

2 iunie, dimineață, presiunea este gală. Plecăm. Sunt la comandă. Și în aproape de "BASARABEANCA". Elevii de pe ambele vase stau în front nemiscăti. Din nou sondaje po râul Ialomița. Peste câteva zile "sosim la Zimnicea".

25 iunie, pe la 9 h. plecăm. Sunt la cărmă. La 13 h. acostăm la T. Măgurele".

Cine "a ținut la cărmă" poate fi considerat marină. Deçi, Geo Bogza a fost marină.

După vacanță, la începutul lui octombrie elevii sunt în Constanța la Institutul Maritim, iar pe 29 octombrie "vine ordinul de îmbarcare. Sunt la Dunăre". Urmează practica pe remorcherul "ARSENALULUI", pe "PĂUN", și "SILISTRA". La 1 decembrie 1925 se împlineau patru ani de când viitorul academician a îmbrăcat uniforma de marină. ("Azi se împlinesc patru ani de când am sosit prima oară în Tighina").

In acel sfârșit de an, Geo Bogza își încheie "cariera" de marină militar fiind înăpt din punct de vedere medical. Însemnările lui îl despre viață și activitatea în școlile marinei și la bordul navelor militare (cu accente critice virulente, uneori drepte, altele nedrepte) sunt instructive, bogate în "universalii" (acele lucruri ce nu și pierd din valoare peste timp) ale mășteșugului și artei marinărești.

Contraamiral
George PETRE

TU, MARE, CHEIE DE SOL

Aud cum plângé marea.
Timid o strâng la piept
Să-măngâi disperarea
Ascunsă-n ochiu-mi drept.

Tu, soare, adună-i plânsul
Si scaldă-l în lumină.
Tu, cerule, dă-i pacea,
Fă-i zbaterea senină.

La țarm mă-ncinge vântul
Si-mi fură înțelept
Ideeua mea nebună
Si gândul meu șiret.

Tu, mare, intră-n ape,
Pământul tău e gol
Si mintea-mi zace-n palme
În cheia ei de sol.

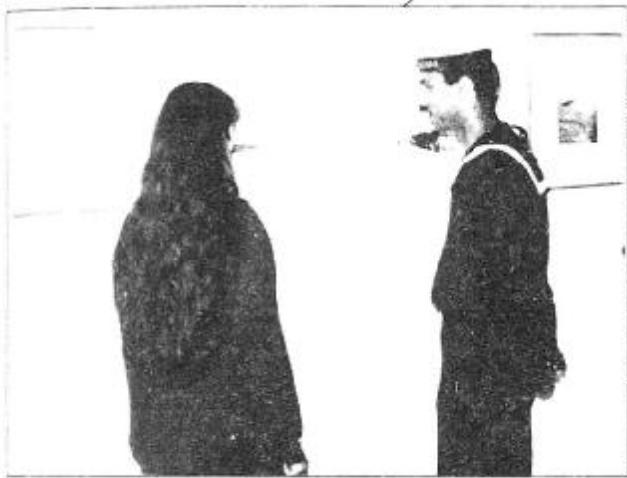
Gheorghe CIOENARU

RESPIRATIA SPIRITALĂ A MĂRII

*Muzeul Marinei
Române*

EXPOZIȚIE DE FOTOGRAFII

"MIRCEA - 55"



O expoziție este intotdeauna o bucurie pentru cel care-i trece pragul și, mai ales, atunci când autorul dă ceva din sufletul lui, așa cum este cazul și cu domnul Apostol Zdralea. El nu are culori, dar ideile sale irumpă dintr-o necesitate documentară sentimentală. Ideile sunt acolo, odată cu aparatul de fotografiat. Apostol Zdralea e timid în compoziție, dar e tumultos în cuprindere, el se naște abia acum, dar reflectă perenitatea unor idei născute odată cu marea.

Nave, apă, oameni și, lângă ei, sufletul lui Zdralea, care-i vede, îi compară și apoi îi imortalizează pe peliculă.

Izvorul fotoreporterului este munca, este marea, sunt velele albe, este cerul senin, este realitatea fascinantă, cuprinsă între cer și mare.

Cu "MIRCEA" pe Marea Neagră, în apele românești, în portul-mamă Constanța, la Istanbul, Odessa ori Sevastopol constituie tot atâtaea repere în voiajul

fotografic pe care ni-l propune autorul celor 75 de imagini. Și călătorim la bordul "Albatrosului" cu aripile larg desfăcute, ori tragem la rame în "puii" lui "MIRCEA", ori respirăm într-un scurt răgaz lângă

turnurile Tarigradului, ori primim oaspeți la bord.

Experiența îndelungată de fotoreporter a domnului Zdralea i-a permis să surprindă sevențe semnificative din viața pe

bătrânul velier. În același timp, și nu întâmplător, el aluneca ușor, ușor, în domeniul fotografiei artistice, către care, așa cum ne-a mărturisit, se îndreaptă gândurile de viitor.

Expoziția, găzduită de Muzeul Marinei Române, a fost vernisată în ziua în care "MIRCEA" împlinea 55 de ani și a rămas deschisă publicului vizitator timp de două săptămâni.

Este un început. Autorul ne dă speranță că, în preajma Zilei Marinei, pe simezele muzeului nostru se va găsi o expoziție nu documentară, ci artistică.

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Mariana PĂVĂLOIU

Apariții editoriale

* MANUAL DE MARINĂRIE

Volumul I, format 17 x 24 cm, 196 pagini, circa 300 desene originale.

În cuprinsul acestuia veți găsi date referitoare la evoluția construcțiilor navale, osatura, punctile, pereti, compartimentajul, suprastructura și bordajul navei, index de termeni.

Lucrarea este redacată de căpitanul de rangul III Ovidiu Ionescu, asistent la catedra de Pregătire marinărească și menevă naval din Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și va apărea în 6 volume la Editura Militară, la prețul estimativ de 2.500 lei exemplarul.

* EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA INSTALAȚIEI DE PROPULSIE A NAVEI

, format 17 x 24 cm, 250 de pagini.

Este prima aparție în țară a unei lucrări care tratează în mod unitar elementele componente ale instalației de propulsie a navei și principalele aspecte ale exploatarii și întreținerii acestei instalații. În cuprinsul lucrării, aflate subtipar la Editura Militară, sunt tratate compunerea, clasificarea, condițiile tehnice și tendințele înregistrate în construcția propulsoarelor navale, linia de arbori, inversarea sensului de mars, masini de propulsie, exploatarea și întreținerea instalației de propulsie.

Volumul este semnat de căpitanul de rangul I inginer Dumitru Rusu din Statul Major al Marinei Militare și va avea un preț estimativ de 3.500 lei.

* În vederea stabilirii tirajului, personalul unităților și instituțiilor militare va adresa solicitările în scris pe adresa U.M.02150/P Constanța. Instituțiile civile pot trimite nota de comandă pe adresa redacției revistei "MARINA ROMÂNĂ", până la 01 august a.c.

Căpitan de rangul III
Jan PECINGINĂ

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

ȘI FEMEILE FAC CARIERĂ



Universitatea "GEORGE WASHINGTON".

De-a lungul carierei sale a îndeplinit mai multe funcții de răspundere din cele mai diverse domenii: expert în recrutarea și pregătirea personalului naval în districtele Montgomery-Alabama, Omaha-Nebraska, Great Lakes - Illinois și Orlando-Florida, patru funcții la Pentagon-Washington D.C., locuitorul pentru educație și șeful serviciului personal la Centrul de Educație și Instrucție Navală din Pensacola-Florida, ofițer de legătură în Senatul S.U.A., reprezentantul oficial al Departamentului marinel pentru apărarea femeilor din armată împotriva discriminărilor, asistent în compartimentul cu problemele rezerviștilor, asistent al secretarului de stat pentru apărare s.a.

A inițiat și organizat în cadrul Biroului Personal al U.S. Navy un compartiment nou pentru promovarea drepturilor femeilor din marina americană, al cărui program a deschis noi orizonturi ofițerilor-femei. A fost membră a numeroase comisii și comitete socio-profesionale și unul dintre reprezentanții marcanți în Comitetul Conferinței Femeilor din forțele NATO.

Pe 1 ianuarie 1991 a fost avansată la gradul de viceamiral.

Pe 7 iulie 1993 a fost numită comandantul Bazei navale din Philadelphia, fiind prima femeie din istoria U.S. Navy care îndeplinește această funcție.

După cei 30 de ani de activitate în marină, viceamiralul L.C. Wilmot se simte onorat de faptul că a preluat comanda acestei unități specializate căruia Congresul american i-a încredințat construirea primelor nave de luptă ale mariniei S.U.A.

Doamna Wilmot este o persoană deosebit de energetică, cu multă prestanță și autoritate în rândul subalternilor, tenace și uimitor de rezistență la condițiile realmente improprii de lucru pentru o femeie. Din 1993, în sănțierul Bazei navale pe care o conduce se află pentru reparării portavionul "J.F. KENNEDY", fapt ce vorbește de la sine despre potențialul tehnico-ingineresc, ca și de responsabilitățile pe care le implică conducerea unei asemenea întreprinderi.

Cu toate acestea, Baza navală din Philadelphia, înființată în 1801, va fi închisă, probabil după 1996, datorită reducerii alocațiilor bugetare.

Astfel, la cei peste 50 de ani ai săi, viceamiralul Louise C. Wilmot va avea un nou motiv să se mândrească pentru că a fost al 80-lea și poate ultimul comandant al Bazei navale și, totodată, să se reprofileze într-un alt domeniu întrucât este evident că această decizie nu va însemna și sfârșitul carierei sale.

Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU

Memorabil prin vechimea sa, obiceiul de a saluta este, oriunde în lume, o dovadă de politețe.

Salutul (cu mâna) s-ar putea să săbăoarea în perioada cavalerismului medieval. Atunci, cavalerii în armură care se confruntau prin forța armelor trebuiau să se supună regulii de a se identifica reciproc. Aceasta înseamnă că înaintea de începerea luptei fiecare își ridică, pentru câteva secunde, viziera. Cum cei doi puteau să de ranguri (azi le zicem "grade") diferite, cel în rang inferior

SALUTUL

trebuia să-și ridică primul viziera, deci un semn asemănător salutului.

Dacă nu v-au convins "cavalerii", poate o altă explicație s-ar afla, peste câteva secole, în contemporaneitatea familiei Borgia.

Atunci assassinatele "la vedere", cu arme albe, se lăneau laț. Dar nici orice persoană întâlnită nu era atentatoare. Pentru a-și dovedi intențiile pașnice, bărbații aveau obligația de a ridica mâna (dreaptă) cu palma deschisă pentru a se vedea că nu vreau pumnul sau cuțitul cu care ar putea lovi.



Gestul de a ridica mâna s-a păstrat (precum și cel de a da mâna cu cineva) căpătând sensul de salut.

De pe insula britanică, explicația ce ne vine asupra salutului este altă. Acolo se acceptă că gestul salutului este doar o primă mișcare a acționării de descoperire a capului de către cineva. Pe timpul primelor formațiuni militare englezesti, inferiorul în rang (sau grad) trebuiau să se descorepe când treceau pe lângă o persoană de rang superior sau și se adresau.

Cu timpul, acțiunea de descoperire s-a simplificat reducându-se doar la a atinge cu mâna ceas ce se purta pe cap sau frunte, dacă respectivul era scopit.

Civilii salută potrivit unui "cod al manierelor", noi, militari, conform unor reguli naționale, destul de asemănătoare de la o țară la alta. Salutul este internaționalizat.

Traducere și adaptare
Căpitan de rangul III
Jan PECINGINĂ

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

PERIPELE MORTII

Quo vadis, compatrioti?

15 ianuarie 1994. Cinci imigranți români sunt depistați într-un container aliat la bordul unei nave sub pavilion cipriot, în portul englez Felixstowe. Aurel Flugar, Cristian - Marian Mihăilescu, Ion Pavel și Constantin Zapalcea sunt morți prin asfixiere. Al cincilea, în stare de soc, este spitalizat la Suffolk. Nava plecase din portul francez Le Havre cu destinația finală S.U.A. Această tragedie nu este nici întâmplătoare și nici unică de acest gen în istoria tragică - maritimă a imigrării.

14 aprilie 1994. Alți 20 de pasageri români clandestini, printre care și o femeie, sunt arestați în portul american Boston. Elii au călătorit ascunsi la bordul cargoului "INNOVATION", aparținând companiei "Sea - Land Service", plecat cu o săptămână în urmă din portul francez Le Havre.

Transformările politice petrecute după 1990 în estul Europei au determinat adesea aventuri transoceane, creând un nou tip de imigranți care își abandonează propria țară din motive economice. Recesiunea economică, colapsul finanțier, somajul, inflația dezarmantă, modul de trai degradant, nivelul scăzut al asistenței și protecției sociale etc. sunt principalele cauze care umplu paharul disperării, incită la asumarea linică și riscului pelearanjului spre o lume necunoscută, iuzorie și, cel mai adesea, plină de decepții. America de Nord constituie finish-ul acestui exod. Pe ruta Le Havre - Montreal, numărul navelor cu pasageri clandestini la bord este în continuu creștere. La bordul cargoului "RUBY" au fost descoperiți opt imigranți africani care au efectuat traversada cu complicitatea echipajului, în majoritate ucraineană.

Cu toate eforturile întreprinse de autorități pentru stoparea fenomenului, imigrarea continuă să reprezinte o afacere profitabilă și, în același timp, o povestea plină de eroi.

Dorul de ducă și răul de mare

În replică, autoritățile canadiene au propus un pachet de măsuri legislative foarte severe pentru combaterea acestor infracțiuni. Companiile de navigație vor fi obligate să raporteze despre prezența intrușilor la bord în punctul de legătură radio cu autoritatea portuară competență.

Acest punct diferă pe continent de la un post de tranziție la altul.

Deschiderea frontierelor a declanșat un exod în masă al acestor imigranți care obișnuiesc să călătorească îndeosebi în Franță și Germania ca simpli turisti și nu ca refugiați politici. Evidența lor este aproape imposibilă. În rândul imigranților estici, români dețin o pondere însemnată. În majoritatea cazurilor, El-Doxad american este Canada. El preferă transcontainerele cu destinația America de Nord.

Cele mai avantajoase porturi de lansare peste Atlantic sunt Bremerhaven, Hamburg, Lisabona, Anvers, Zeebrugge și Le Havre. Limba franceză fiindu-le destul de accesibilă, români preferă să părăsească Europa din Franță, cu punct terminus Montreal - Canada. În Le Havre, ei se rouă și însur că se poată intrușa pe africani întrucât acest port constituie ultima escala a transcontainerelor în drumul lor spre America de Nord.

A.B.C-ul imigrării

Ca prima etapă, cel mai adesea este vizitata capitala Franței, Le Paris, statul de refugiat politic se obține în 2 - 3 luni. În acest timp, orice deschidere la Le Havre te poate "puna pe rol" pentru temerara incursiune maritimă. Reprezentativi pentru această categorie sunt bărbății de circa 25 de ani, cunoștori ai limbii franceze. Dintre aceștia, aproximativ 80 la sută au perfectat formele legale pentru staționarea temporară în Franță.

Pregătirile, deloc minuțioase, se rezumă la apă, conserve și pâine. Urjelul containerei au facilități pentru toaletă. În cele mai frecvente situații, în

containero au fost descoperite grupuri de 4 - 5 persoane, inclusiv însă cu familia.

În ultimul timp, personalul de pază al terminalului pentru containere Atlantic, din portul Le Havre, folosește tot mai des un analizator al gazului care se află în containere. Un asemenea detector de broxid de carbon peste limită, special conceput de firma Cast din Zeebrugge, a permis depistarea urui număr record de clandestini: 1990 - 128; 1991 - 522; 1992 - 310; semestrul I 1993 - 89; 1 iulie - 12 august 1993 - 59.

Pondera odată români. Cîtele, evident, sunt relative întrucât foarte mulți rămân nedescoperiți.

Autoritățile canadiene confirmă, la rândul lor, faptul că cei mai mulți sunt români. Aproximativ 90 la sută în Montreal, de exemplu. În 1991, din 106 imigranți sosiți ilegal peste ocean, în Quebec, 72 erau români; în 1992, din 337 - 302 români; până la 30 septembrie 1992, din 226 - 206 de aceeași naționalitate.

Este cert că această afluență de imigranți români nu poate fi susținută decât de organizatori de profesie. În 1993 au fost arestați trei astfel de cetățeni români cu viză pentru Franță care coordonau expansiunea imigrării din Le Havre, în special pentru naționalitatea noastră. Tariful practicat era de 550 de dolari S.U.A. de persoană. Roțile similară activă cu cotitudoine în 1992 la Anvers și Zeebrugge.

Autoritățile canadiene apreciază că în ultimul an peste 5000 de români au părăsit Europa îndreptându-se spre Canada. Dintre aceștia 2500 provin din Belgia, iar 1000 din Portugalia.

Printr-un control exigență al containerelor înaintea ambărcației lor și dispozitive de pază mai puțin penetrabile în zona terminalelor occidentali, speră să stepeze tentativile viitorilor emigranți de curse clandestine. În căt timp și cu ce preț - greu de anticipat.

Traducere și adaptare

Căpitan de rangul III

Stefan GEORGESCU

După LLOYD'S SHIP MANAGER

SFIDAREA OCEANULUI

moderne submarine ale Germaniei naziste, flotilă ce avea rolul de a asigura "podul submarin" între Germania și Japonia. Capabile să parcurgă 2000 km fără escală, aceste submarine transportau între cei doi aliați materiale strategice, armament sofisticat, documente secrete și, bineînteleș, experți militari. Înainte de ultima sa misiune, fără a fi participat până atunci la operațiuni de luptă, U-534 este adus în docul portului Szczecin unde a suferit o serie de modificări misterioase, posibil compartimente secrete bine protejate.

Ridicată la suprafață epava a produs prima senzație: în seiful comandanțului au fost găsite documente bine învelite în hârtie grosă cerată, strânsă lipită unul de altul astfel încât apa mării nu le-a deteriorat. Fiind practic intacte, rezultatele cercetării lor par a schimba imaginea ultimilor luni ale celei de-a doua conflagrații mondiale, precum și de a dezvăluia fapte și acțiuni în care au fost implicate persoane care în prezent par a deține funcții importante în diverse țări. Această lucru poate fi ușor anticipat înăndând cont de ciudătele demersuri și coincidențe ce au urmat sinuciderii celui ce cunoștea seiful, comandanțul Hollan-

Herbert. Ceva a "transpirat" stârnind "agresive" acțiuni de revendicări prin intermediul ambasadei Italiei din Copenhaga, din partea unor persoane ce și doresc anonimatul și care caută să obțină dreptul de proprietate asupra documentelor.

Iată cum, la câteva milă de fjord, les la supratăjă date care pot rescrie istoria tinerind cont de posibilele acțiuni ale Germaniei naziste de a încheia pace separată cu aliații occidentali, de existența unor arme și materiale secrete sau de (cea mai posibilă ipoteză) existența listelor cu toți colaboratorii naziști din întreaga lume.

Oceanul nu trebuie ignorat deoarece el continuă să ne sfideze prin fenomenele, obiectele, flințele și comoriile, imrimabile pentru omul contemporan, deși predecesorii noștri ne-au semnalat în diverse moduri unele din acestea. Totul depinde de inteligența noastră de a renunța la aberanta agresiune industrială asupra măriilor, agresiune în urma căreia putem sterge definitiv dovezile numeroaselor "pete albe" ale oceanului, fără însă a le cunoaște cândva.

Alin CRISTESCU



Deși oceanul ocupă cea mai mare parte a Terrei, iar progresul nostru intelectual determină superdezvoltarea tehnologică cu o profundare științifică a legilor materiei, rămân tolosi destule "pete albe" pe glob pe care continuu să le ignorăm cu bună știință, îndreptându-ne atenția spre macro și microcosmos. Initial am schițat astfel acest material dar, căzându-mi ochii pe un articol publicat de curând în presa internațională și în cea internă, mi-am modificat conținutul articolului.

O pură întâmplare a dus și mai duce în continuare, la descoperirea unor date ce pot rescrie istoria, fapt ilustrat recent de danezul Carsten Rec ce a condus expediția de recuperare din adâncurile strămtonii Kattegat a submarinului german U-534, scufundat pe data de 5 mai 1945. Acest submersibil făcea parte din flota 33 alcătuită din cele mai

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

ŞAHİŞTII MARINEI ÎN ASCENSIUNE

Între cei 10 membri ai echipei de sah "MARINA-CALLATIS" Mangalia se numără și 4 talentați jucători în uniformă. Astfel, căpitanul-locotenent Tudorel Lupu, candidat de maestru, figurează pe lista ELO din cadrul Federației Internaționale. Căpitanul de rangul III Gheorghe Tintă, candidat de maestru, s-a clasat pe locul III în finala campionatului militar de sah "Maior post-mortem Gheorghe Motica", desfășurat anul acesta la Târgu Mureș. Căpitanul de rangul III Andrei Furcă este șahist categoria I și antrenor, iar căpitanul Dorin Humă - maestru și multiplu campion național.

Fostă (1985, 1991) și actuală divizionară B, "MARINA-CALLATIS" va lupta în octombrie la Călărașeuca pentru promovare în Divizia A.

Success!

(M₁, M₂)

EXPEDIȚIE ROMÂNEASCĂ ÎN JUNGLA AMAZONIANĂ

Incepând cu jumătatea lunii aprilie a.c., o echipă formată din săse specialiști de la Muzeul de Istorie Naturală "GRIGORE ANTIPĂ" din București participă, pe durata a 90 de zile, la o expediție organizată în colaborare cu Universitatea Santa Ursula din Rio de Janeiro.

Programul propriu-zis cuprinde trei etape corespunzătoare celor trei arealuri geografice renumite pentru biodiversitatea lor exceptionálă: Amazonia, zona est-centrală a Braziliei, litoralul atlantic. Vor fi străbătuți peste 10.000 km pe itinerariile Rio de Janeiro - Manaus, Manaus - Macapa, Macapa - Belem, Belem - Salinopolis și return, Belem - Salvador, Salvador - Chapada Diamantina - Rio de Janeiro - Friburgo - São Paolo.

Grupul expediționar este alcătuit din domnii dr. Dumitru Muraru - directorul muzeului bucureștean și conducătorul expediției, dr. Nicolae Gâldean, Modest Gutu, Dorel Rusti, Rădulet Năstase - biologi și taxidermistul Marcel Ionescu.

Muzeografilii români vor fi obligați să lucreze, în premieră, în condiții de mare dificultate în pădurea tropicală, jungla amazoniană, zone muntoase și mlaștini, la temperaturi de peste 40° C., umiditate circa 95% și sub amenintarea

unor riscuri deosebite.

Programul de colaborare propus de cel 18 specialiști brazilieni (care vor însoții echipajul românesc) împărțită în trei grupe, cuprinde trei etape. Pe agenda de lucru figurează capturi de faună și prelevări de probe terestre și acvatice, colectări de specii reprezentative pentru fauna de sol, de vegetație și de coronament, cu capcane, instrumente entomologice și pe lîngă de noapte cu lumină artificială.

În afara colectării de materiale din zonele terestre dulcicole și marine, colectivul româno-brazilian urmărește adunarea de "informații directe, realizarea de materiale documentare (fotografii, diapozitive, filmări video și susținerea unui ciclu de conferințe în contextul contractelor ce vor fi stabilite cu instituțiile de cercetare și protecția mediului din Brazilia.

Această nouă participare românească la circuitul științific internațional va permite elaborarea unor lucrări de specialitate în colaborare cu omologii brazilieni și completarea colecțiilor științifice și a celei publice din cadrul Muzeului de Istorie Naturală "Grigore Antipa".

Căpitán - locotenent
Marian MOSNEAGU

DE PRECHTJNDEN.

Focii în pericol

De la începutul secolului, numărul focilor de culoare gri din Marea Baltică a scăzut de la 100.000 la mai puțin de 3000, la începutul anilor '70. Scăderea numărului foilor înelate a fost mult mai dramatică. În prezent, toate cele 3 specii de focă din Marea Baltică rămân vulnerabile, impunându-se măsuri ferme de protecție.

Primul foraj marin

În anul 1938 se făra primul puț pentru extracția petrolului în largul unei coaste maritime. Evenimentul a avut loc în apropierea localității Lake Charles din statul Louisiane, în Golful Mexic, la adâncimea de 4 m. În prezent, exploatarea pe platoul continental coboară la peste 5000 m, în condițiile unei adâncimi a mării de 2000 m.

Culese de *Alin CRISTESCU*

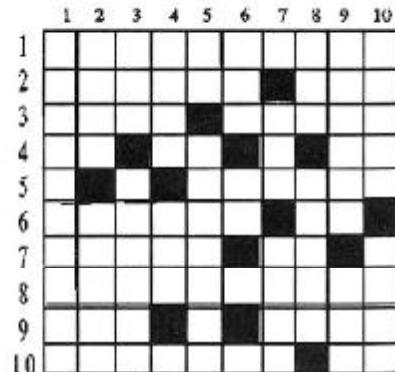
MÄRINÅ

ORIZONTAL: 1.Determină poziția unei nave pe mare. 2.Parte din față a unei nave ce face legătura dintre prova și chilă - Cap de Muppets! 3.Greutatea de navă având ca rol stabilitatea acestela - Intrare pe navă. 4.Dânsul - Zar - Intră în avall 5.Fixează nave pe mare. 6."Volanul" navei - Capăt de vîncit! 7.Propulsorile navele - Ancore prova și pupa! 8.Aduce vesti echipajului. 9.Automobil de teren românesc exportat în multe țări - Cultivator de în. 10.Misărări ale navel, pupa-prova - Radu Tudoran.

VERTICAL: 1.Meduze de exemplu (sing.) 2.Produs al siderurgiei folosit la construcția motoarelor navale - Te face să răzi (Iem). 3.Inlors înapoi! - Substanță extrasă din cartofi. 4.Căutate la vânătoare, se lancează deasupra apei - Foci decapitatați 5.Dima Victor - Joc de cărți jucat de marinari în voaj 6.Navă cu nume maramureșan - Ia. 7.Pasărea din ceas - Suprafață. 8.Pescuitoare de perle asiatică - Î străbat navele în lung și în lat. 9.Accelerări la motoare - Un fruct pe navă. 10.Navă părăsită - Serviciu la bordul navei.

Căpitán de rangul III

Marius - Cristian ANGHEL





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, finanțări, 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-financiar și dedicat.

Înălță, 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 servicii postgaranție.

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

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



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

