

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



Nr. 29 (7 / 1994)



Din SUMAR :

- "PONTICA '94" - marea aplicăție tactic-operativă combinatăpag. 4 - 6
- "Partener maritim '94"pag. 7 - 9
- Cu distrugătorul "Mărășești"
în Mediteranapag. 10 - 12
- Marș spre începuturile lumii ...pag. 16 - 18
- Marile velierepag. 20
- Respirația spirituală a mării ...pag. 22
- MAGAZINpag. 24 - 26

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

Corector: Floare BRÂNZĂ;
Dactilografie: CÂRCEANU Rodica;
Fotoreporter: Valentina CIUCU
Culegere text: Ana RUSU
Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
Cpt.Rg.III Ananie GAGNIUC

Procesare computerizată



PUBLISHING

Str. DACIA 41B, Constanța 8700,
Tel.: (+40)-41-618478, 618305, 619222

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția: CERCUL MILITAR

CONSTANȚA

Strada Traian nr. 29

Telefon: 618127; 615700/238



Cu ocazia sărbătorilor
de iarnă, redacția
revistei **MARINA
ROMÂNĂ** urează
colaboratorilor și
cititorilor tradiționalul
"**La mulți ani!**"

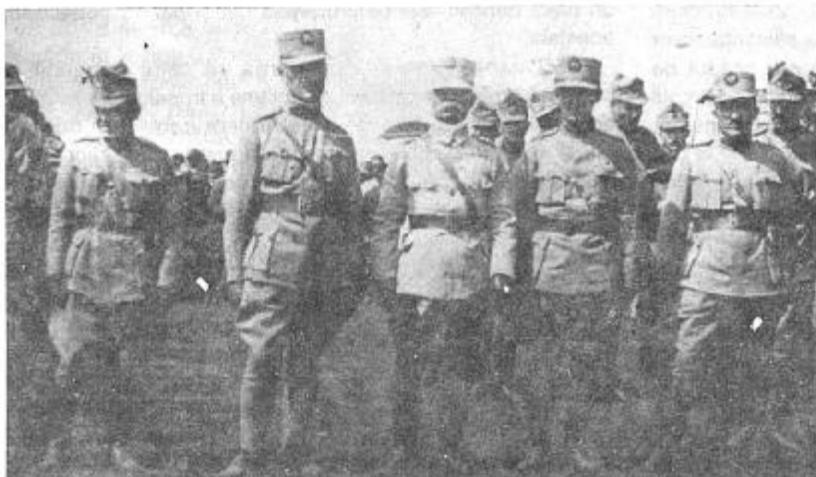
II DECEMBRIE

MAREA SĂRBĂTOARE A NEAMULUI ROMÂNESC

ALBA IULIA

Mi se părea atunci că toate creștele Carpaților se îmbrățisau.
 Lacrimi de iubire săpau în munți nădejdea măreției,
 Curgeau râurile către Dunăre
 Si mai departe spre Marea cea mare.
 Simteam cutremurul pământului
 Dornic de împreunare,
 Înlăturând hotare dinainte moarte.
 Si lumea, lumea românilor venea
 La un loc-cetate numită Alba-Iulia.
 Acolo se-nălța focul dorinței de Unire.

În jurul lui jucau oameni îmbrăcați la fel
 Rostind aceeași limbă.
 Femeile și bărbații erau la fel de frumosi
 Ca munții, ca cerul, ca soarele...
 Unire, Unire, Unire
 Erau vorbele de stâncă ale multimii.
 Atunci Alba-Iulia se-nălța în vesnicie,
 România era mare ca și români ei.
 Albă-Iulie, dulce moștenire,
 Mă-nclin în fața ta și-ti săruș mânile
 Mama mea, iubită mea, Albă-Iulie!

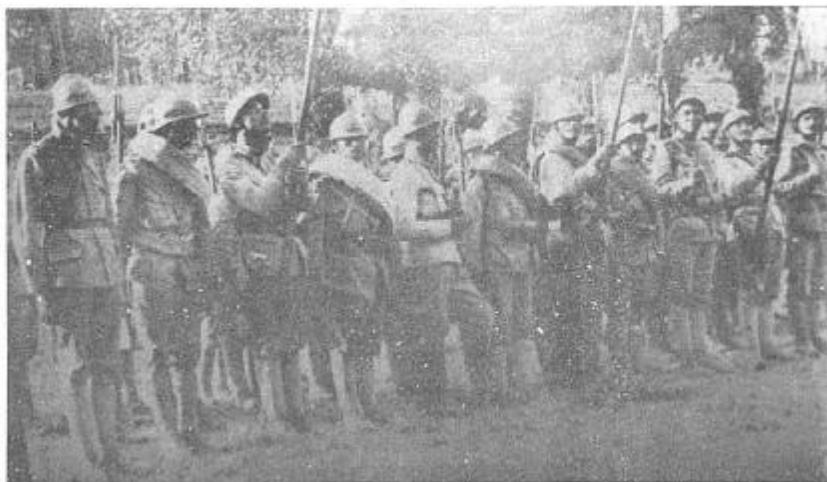


ROSTUL IUBIRII

Sărut lumina iubirii de țară
 La rădăcina mării,
 Unde timpul își deapără tainele
 Răscolite de tunetele istoriei.

Sunt aici, lângă neamul meu,
 Mi-e cald și bine, sunt acasă,
 Aici regăsesc existența iubirii,
 Aici răstimpurile ră învăluie în luceferi.

Întorc valul spre stele,
 Sădesc în templul luminii viitoare
 Cumpăna soarelui și vesnicii.
 Aici, în România.



Căpitan de rangul I
 Gheorghe CIOENARU

ARC PESTE TIMP

Ce mândru sunt de neamul meu și de
 virtute!
 Cobor din sufletul descoperit de Daci,
 Ei sunt soldații sfidători de moarte,
 Ei sunt câmpia roșie cu maci.

Acești bărbați încrețeșteți în lupte
 Apărători de cântec și de țară
 Mor în baladă și trăiesc în glorie,
 Se-adăpostesc în cântec de viață.

Văd înălțarea lor scânteietoare
 În frumusețea frunzii de argint,
 E insetată setea de adâncuri
 și strâlucesc somnul răscolut.

Arc peste timp dă sensul sculptural,
 Durerile apun în felinare,
 Camelii se deschid sub foc de șoim
 și visele devin molipsitoare.

'PONTICA '94'

MARINA APLICATIE TACTIC-OPERATIVĂ COMBINATĂ

În perioada 4-12 octombrie 1994 în spațiul dobrogean pe mare, pe fluviu, pe uscat și în aer, sub conducerea Statului Major al Marinei Militare s-a desfășurat aplicația tactic-operativă combinată 'PONTICA '94' având ca temă: 'Trecerea forțelor Marinei Militare de la starea de pace la starea de război prin mobilizare, concomitent cu pregătirea operațiilor de apărare și ducerea acțiunilor militare în zona de Operații de Sud-Est în cooperare cu mari unități operative și tactice din trupele de uscat, aviație și apărare antiaeriană și elemente ale Sistemului Național de apărare'.

Activitate complexă de pregătire a trupelor, aplicația din acest an s-a detasat de activitățile similare din alti ani printre o serie de aspecte noi. Astfel, "PONTICA '94" este prima aplicație de o asemenea amploare la care au participat Flota Maritimă, Flotila de Dunăre, Corpul 9 Armată, mari unități și unități din subordinea Statului Major al Marinei Militare după declansarea procesului de restructurare a armatei. Structurata pe trei etape aplicația și-a propus ca scop principal optimizarea relației conducere-execuție pe lanțul ierarhic, în noua structură organizatorică verificându-se și apreciindu-se eficiența noilor structuri, valabilitatea planului de mobilizare, gradul de pregătire a comandamentelor marilor unități și unități pe timpul pregătirii și ducerii acțiunilor de luptă, măsurile de asigurare operativă și de luptă, posibilitățile sistemului logistic.

La aplicație au participat efective însumând peste 7.000 de militari-ofițeri, maștri militari și subofițeri, militari în termen, peste 250 de salariați civili, 69 de rezerviști și 76 nave de luptă și speciale, un submarin, 2 tancuri, 25 transportoare amfibii blindate, 395 autospeciale și mijloace auto.

În spiritul ideii de transparentă a activităților militare promovate de armata română în ultimii patru ani pe plan intern și extern și de întărire a încrederii populației în stabilitatea și forța organismului militar chemat să-i vegheze liniștea, pentru prima dată pe "câmpul de luptă" s-au afărat observatori militari din 11 țări (Bulgaria, Canada, Franța, Grecia, Italia, Olanda, Polonia, Federația Rusă, Spania, S.U.A., Turcia), comandamentul N.A.T.O. pentru Europa de Sud-Est și peste 30 de ziaristi din presa scrisă și audio-vizuală.

Această importantă activitate a fost, de asemenea,

onorată de prezența ministrului apărării, domnul Gheorghe Tinca, generali și ofițeri superiori de la Statul Major General.

Observatorii militari străini, ziariștili, personalitățile din conducerea armatei care au asistat la exerciții, atât pe uscat cât și pe mare, au putut constata faptul că dincolo de spectaculozitatea acțiunilor de foc în complexul aplicației se regăsește o imensă muncă de concepție și creație a statelor majore de la toate eșaloanele de organizare, conducere, coordonare a activităților dusă până la cel mai mic amănunt cu rigurozitatea specifică sistemului militar.

Așa cum remarcă șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, la bilanțul de la sfârșitul aplicației, chiar dacă activitățile desfășurate au devansat în parte realizarea practică a noilor structuri, a fost probat încă o dată înaltul profesionalism al ofițerilor de comandă și stat major, dorința acestora de a se situa la cote ridicate ale datoriei.

Prezența, în premieră, a ziariștilor a avut fără îndoială un efect benefic atât pentru presă cât și pentru beneficiarii acesteia.

Cunoașterea și înțelegerea de către populație a sistemului militar, a modului de acțiune a trupelor, a misiunilor acestuia în spiritul noii doctrine militare trebuie să ducă la creșterea încrederii în armata țării, a prestigiului cadrelor și militilor în general și, bineînțeles, să conducă la evitarea unor situații nedorite pentru armată, cum au fost cele din decembrie '89.

Mediatizarea unei activități atât de complexe a fost făcută cu mult profesionalism și obiectivitate în special de către radio și televiziune prin reprezentanții acestora, domnii Nicolae Emanoil Vârgolici și Tudor Barbu. Din păcate unii ziaristi au trecut sub tăcere imensul volum de muncă depus de cei peste 7000 de militari participanți la "PONTICA '94" ca și cum acestia nu ar fi existat exacerbat, în schimb, unele mici nesincronizări de protocol.

Utilă a fost credem și prezența observatorilor militari străini, aceștia putând să vadă, cu ochiul profesionistului, pe viu modul de acțiune al militarii români sub semnul unei devize intrate de acum în legendă "PE AICI NU SE TRECE".



TENTATIVA DE DEBARCARE A FOST RESPINSĂ ...

Orice "joc de război" presupune crearea unui scenariu adecvat în spiritul doctrinei militare naționale, credibil, posibil de aplicat în practică atât de adversarilui potențiali cât și de trupele proprii.

Aplicația "PONTICA '94" a avut un astfel de scenariu. Adversarul având în intenție cucerirea Dobrogei, declarase agresiunea prin surprindere, folosind desantul maritim sprijinit de grupări de nave de suprafață și de submarine în cooperare cu aviația și desantul aerian.

Forțele proprii trec în





dispozitiv de apărare cu efortul principal, pe mare, pentru lovirea grupărilor de desant

maritim și a grupărilor de nave de sprijin, iar pe uscat pentru nimicirea desantului aerian, limitarea pătrunderilor desantului maritim, executarea contraatacului de apărare pe litoral.

Unul din punctele "fierbinți" ale scenariului s-a situat, în spațiu, pe plajele de la Cap Midia, iar în timp a fost ales momentul debarcării desantului maritim inamic pe litoral.

Exercițiul a avut ca temă : "Batalionul de infanterie întărit în apărare pe litoral. Amenajarea genistică antidesant a unui raion de litoral și organizarea unui sistem unitar de foc cu folosirea armamentului și tehnicii specifice trupelor de uscat, rachetelor și artilleriei de coastă și subunitățile de aviație".

Activitățile, care nu au putut fi executate real datorită spațiului limitat și condițiilor meteo, au fost marcate cu mijloace specifice. Majoritatea acțiunilor însă, constând în executarea tragerilor de foc reale cu armament artilleristic de toate calibrele și a barajelor genistice în mare și pe plajă, au putut fi vizualizate de toți cei prezenti, "pe viu".

Incepând de la limita bătăii artilleriei, în mare și până la plajă, inamicul a fost marcat prin tinte



ancorate.

La orele 09.30 din data de 11

octombrie se dă semnalul de începere a exercițiului. Inamicul după ce a fost lovit cu aviația, artleria și rachetele navale de departe, în largul mării, a reusit să ajungă cu o parte din navele de desant și cele din asigurare la câteva mile larg de Capul Midia, forțând debarcarea pe plajă printr-o intensă pregătire de foc, de către zeci de minute. Lovirea plajelor de către inamic este marcată cu fugase.

Primele valuri de desant ambarcat pe nave cu pernă de aer se apropie de plajă. Sunt întâmpinate cu un nimicitor foc de artillerie. Real se execută foc asupra țintelor navale de larg.

Focul este transportat pe aliniamente succesive, iar pe măsura apropierii de mal a valurilor de desant acestea sunt lovite cu foc prin ochire directă a tancurilor, tunurilor și

rachetelor antitanca, aruncătoarelor de grenade antitanc. Practic, în apropierea a malului intervine cu foc întregul armament din dotare inclusiv armamentul antiaerian combinat cu barajele genistice.

Momentul culminant al exercițiului crează o atmosferă de războli. În aer se incrușează zeci și zeci de traectorii ale proiectilelor de

(continuare în pag. 6)



"PONTICA '94"

(unire din pag. 5)

Toate calibrele în timp ce gheizerile de apă și nisip tănesc în inaltul cerului pe fondul bubuiturilor de tun care dau, pe lângă senzația de forță, certitudinea că inamicul nu-si va putea atinge scopul: cucerirea unui cap de pod pe plajă. Cei prezenti au putut constata și aprecia precizia și efectul distructiv-nimicitor al focului.

Analistii apreciază că 40 - 50 % din navele de desant și 25 - 30 % din personalul ambarcat pe ele vor fi nimicite.

După aproximativ o oră, pe mal și pe plajă se trag ultimele proiectile.

Colonelul Nicolae Galbeniu, șeful artilleriei Corpului 9 Armată, cel care a dirijat întregul exercițiu, anunță sfârșitul acestuia.

În perioadele de acalmie care au urmat, șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, însoțit de grupul de amirali și generali felicită rând pe rând pe militari care au demonstrat un ridicat grad de pregătire pentru luptă, o puternică voință de a da riposta cuvenită adversarului.

O MANEVRA DE "FOARTE BINE"

Sâmbătă, 8 octombrie, în largul coastelor Constanței, pe o mare agitată ce tine parcă să contribuie la complexitatea acțiunii, trei nave de luptă ale Marinei Militare - distrugătorul "MĂRĂSESTI" și fregatele "Viceamiral EUGENIU ROSCA" și "Amiral PETRE BÂRBUNEANU" - participă, în cadrul aplicatiei "PONTICA '94", la exercițiul tactic având catedmă apărarea unei nave mari de supratată în timpul marsului spre raionul acțiunilor de luptă. Este un nou test menit să releve calitățile marinilor militari, solidaritatea "sudurii" echipajelor și trăinicia legăturii om-navă, valente ce garantează transformarea acestor entități într-un redutabil instrument care este o navă de luptă. La bordul fregatei "Viceamiral EUGENIU ROSCA" (de unde, alături de ziaristi de la publicațiile centrale și locale, urmărим exercițiul) la ora 12,00 se dă alarmă de luptă. Comandanțul naveli, căpitan de rangul III Gheorghe Ungureanu, devine "terminalul" spre care afluesc, rapid, informații din toate compartimentele vitale ale navei. Fregata este gata de luptă! Timp de mai multe ore, ca un organism cu excelente reflexe, fregata,

alături de celelalte nave din formăție, face față "atacilor" succesiive ce vin din aer, de pe mare, din adâncuri. La ora 13,30, semnalizatorul de cart, soldatul Constantin Pârvu, raportează ivirea primelor finte aeriene. Mitralierele de 14,5 mm, pregătite din timp de maștrii militari Daniel Axinte și Ionel Cojocaru, deschid foc. În timp ce atacul aerian este

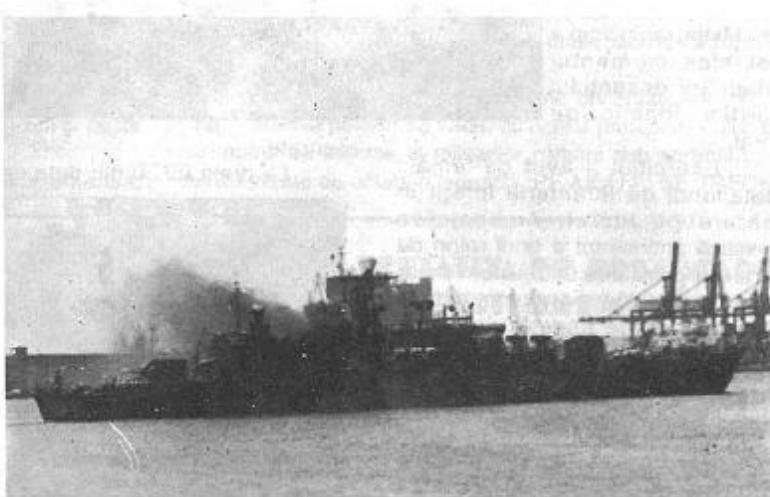
participant și el la exercițiu. La ora 14,30 remorcherul intervine cu toate "furnurile" sale de apă în funcțiune. Un nou test - la fel de dificil ca și "proba de foc" - se desfășoară acum. Remorcarea navei. Pe o mare agitață, manevra presupune reale calități marinărești din partea echipajelor, de la comandanți la soldați. Alternativa este, după cum ne spune



Fregata "Amiral PETRE BÂRBUNEANU"

respins, nava face față unui nou "inamic", executând manevre de evitare a atacurilor cu torpile... Un alt atac aerian și mitralierele de 14,5 mm, din bordul opus își rostesc replica fermă. Conform scenariului, pe navă apar avarii

domnul căpitan de rangul II Victor Blideu, comandanțul divizionului, aflat la bordul navei, un abordaj și o avare... reală. Dar oamenii celor două nave își cunosc meseria și manevra reușește (o "mentlușe") specială pentru șeful de



Exercițiu de stingere a unui incendiu la bord

similate de lumânări și petarde fumigene. Un fum gros învâluie nava "avariată"; echipajul intră în rol luptând cu "incendiul". De pe puntea de comandă se solicită intervenția remorcherului salvator "GROZAVUL",

echipaj de pe fregată - maștrul militar Cornel Pulpan).

O manevră - cum a fost notată - de "Foarte bine!"...





ÎN APĂRAREA LITORALULUI

"GRINDINA", "BRADUL", "ECOUL", "OLTUL" - "ION" - Încărcatul "ION" - Foc laconic, concis, ordonat lansat în etapă este receptiile "la secundă" și linșteea dimineață însotită de noaptea se sparge în mijlocul bătaiei când pururile de foc își restesc, năpâscu, cuvântul. Primul ciocan de foc lovește necrușător bateriile de artilerie, punctele de comandă, centralele de transmisii și stațiile de radiolocație ale adversarului care, acționând în zona lagunară (aproape de localitatea "6 Martie") a debarcat, reușind să cucerească un cap de pod.

În amplul său amfiteatru ce cobează spre lacuri, poligonul Babadag oferă, grăție eforturilor organizatorilor și condițiilor sale naturale, un cadru excelent ce refac atmosfera cîmpului de luptă, de destăierare a exercițiilor tactice cu trageri de luptă. Căci sevența introductivă face parte din exercițiul prezentat (în ziua de 9 octombrie) de domnul Vasile Hermeneanu, locotenentul comandanțului Brigăzii de Apărare a litoralului, în cadrul aplicației "PONTICA '94", având ca temă acțiunile batalionului de infanterie moto întărit, în ofensiva din mișcare pentru nimicirea desantului maritim debărcat în zonă lagunară. Scenariul este următorul: forțele proprii - un batalion de infanterie marină - afișează în contact cu adversarul au dus lupte de apărare pe aliniamente intermediane, oprind ofensiva acestuia. Feliosind cu abilitate manevre rapide de invâluire a flancurilor, o brigată de infanterie moto trece la ofensivă din mișcare, nimicind forțele și mijloacele adversarului și cucerește aliniamentul.

Sub protecția perdelei de fier a primului ciocan de foc (comandanțul divizionului artilerie - major Ion Ciobăna), compania I moto și plutonul I tancuri, care se găsește la 2 km vest, se deplasează spre aliniamentul ordinat. Al doilea ciocan de foc lovește poziția "inamicului" interzicând apropierea rezervelor din adâncimea dispozitivului adversarului, iar în acest timp compania I moto își continuă deplasarea către aliniamentul de atac, unde urmează să se desfășoare în dispozitiv de luptă. La câteva minute, cel de-al doilea ciocan de foc lovește poziția "inamică" nimicind și neutralizând mijloacele de foc și personalul adversarului, din punctele de sprijin de pluton. La început să infanteria moto, tancurile și T.A.B. urmează atacă viguros, manevrând rapid, înținând rezistența "inamicului", anihilând, în final, capul de pod vremelnic cucerit de acesta.

Constituind, în ansamblu său, o reușită, exercițiul din poligonul Babadag a fost apreciat de către domnul Gheorghe Tinca, ministrul apărării naționale, prezent la această activitate, care declară: "Am fost impresionat de cooperarea dintre arme. Armamentul a funcționat bine, iar întele au fost, în cea mai mare parte, atinse". Iar unul din numerosi observatori străini, domnul Anne François de Saint Salvy (Franta), menține: "Deși sunt marină, pentru mine, ca ofițer, a fost evident faptul că ostașii și ofițerii români își cunosc meseria, deplasându-se rapid și precis în cîmpul tactic."

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**
**Maior
Costin CONSTANDACHE**

"PARTENER MARITIM '94"

În perioada 20-26 octombrie a.c., în apele internaționale ale Mării Negre a avut loc aplicația "PARTENER MARITIM '94" organizată de Flota a VI-a a S.U.A. din Marea Mediterană la care au luat parte 10 nave aparținând țărilor: S.U.A. (2), Italia, Grecia, Turcia, Rusia, Ucraina, Bulgaria (2), România.

România a participat cu distrugătorul "MĂRĂSESTI" comandat de căpitan de rangul I Alexandru Tiron. Conducătorul exercițiului din partea română a fost căpitanul de rangul I Traian Atanasiu.

Aplicația a avut ca obiectiv principal promovarea unei înțelegeri comune a națiunii de "operațiuni maritime", prin efectuarea unor exerciții de bază corelate cu operațiuni caracteristice acțiunilor de întărire a cooperării pentru menținerea păcii, precum și operațiuni de căutare și salvare pe mare.

În urma conferinței de planificare de la Gaeta - Italia, din 11-14 octombrie, s-a stabilit de comun acord următorul program de destăierare a exercițiilor în mare: sedință preliminară de organizare și prezentare a temei la Varna - Bulgaria (20-21 octombrie); desfășurarea exercițiilor pe mare (22-24 octombrie); bilanț (26 octombrie).

Au fost planificate și executate următoarele: exercițiu de retragere a plinului de combustibil al unei nave în timpul marsului (22 octombrie); trageri de artilerie tip navă-navă pe o întărire de exerciții și demonstrație de căutare și salvare pe mare (23 octombrie); exercițiu de interceptare a unei navi, mod de executare a controlului în cadrul acțiunilor de aplicarea sancțiunilor internaționale (24 octombrie).

Întreaga aplicație s-a desfășurat în condiții de mare foarte agitată, gradul 3-5, temporar 6. Pe timpul exercițiilor s-a făcut schimb de observatori între nave. Timpul nefavorabil nu a permis efectuarea exercițiului de căutare și salvare pe mare.

Navele participante la aplicație, mai puțin nava bulgară, au intrat, în dimineața zilei de 25 octombrie în portul Constanța, echipașele participând la festivitățile organizate cu prilejul celei de-a 50-a aniversări a

Zilei Armatei Române.

Pentru timpul staționării au avut loc: primirea delegațiilor militare participante la aplicație la şeful Statului Major al Marinei Militare, depunerile de coroane de flori de către delegații la Monumentul Eroilor din Constanța, vizitarea unor obiective culturale și turistice din Constanța și de pe litoral.

Au oferit receptii la bord navele "ADRIAS" - Grecia și "AUDACE" - Italia, iar șeful Statului Major al Marinei Militare a oferit un prânz.

În dimineața zilei de 26 octombrie la Căminul Militar din Constanța s-a desfășurat bilanțul aplicației și o conferință de presă. La bilanț și la conferință au participat șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandanțul Flotei a VI-a S.U.A. din Marea Mediterană, Josef Williams Prueher, comandor Scott Slocum, conducătorul aplicației, delegațiile militare ale țărilor participante.

Domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, în alocuțiunea rostită la bilanț, a apreciat că aplicația are un caracter istoric, fiind prima de o asemenea anvergură, realizându-se o cunoaștere mai bună între flotele participante, demonstrând că se poate colabora foarte bine în executarea unor astfel de acțiuni.

Comandanțul Flotei a VI-a S.U.A., domnul viceamiral Prueher a apreciat că exercițiile au fost organizate și desfășurate în condiții excelente la care participanții și-au perfecționat măiestria de luptă și au arătat că putem fi parteneri și putem acționa împreună.

Delegațiile participante și-au arătat satisfacția pentru efectuarea unor astfel de exerciții împreună, făcând totodată și propuneri pentru perfectionarea organizării și desfășurării acestora.

La conferința de presă care a urmat bilanțului, comandanțul Flotei a VI-a S.U.A. i-a fost pusă întrebarea dacă se intenționează instalarea unei baze americane navale în portul Constanța, întrucât această idee se vehiculează în unele medii. Răspunsul a fost că nu există așa ceva în plan.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

"PARTENER MARITIM '94"

Conferință de presă organizată la Constanța. Răspund întrebărilor ziaristilor domnii viceamiral Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare Române, viceamiral Josef Williams Prueher, comandantul Flotei a VI-a SUA din Mediterană și comandor Scott Slocum.

ÎNFRUNTÂND MAREA DEZLÂNTUITĂ

Pentru a doua oară în acest an, o navă de luptă a Marinei Militare Române a participat la o aplicatie tactică multinnațională în largul Mării Negre. După ce în iulie '94 nava purtătoare de rachete "LĂSTUNUL" prezență la "Briza '94" - numele de cod al activității de atunci - adusese un frumos calificativ flotei noastre de luptă, a fost rândul distrugătorului "MÂRĂȘEȘTI", comandat de căpitan de rangul I Alexandru Tiron, să pună în valoare capacitatea combativă și virtuțiile marinarilor români pe timpul aplicăției "PARTENER MARITIM '94", desfășurată în perioada 21-24 octombrie. Inițiată de Bulgaria și condusă de Flota a VI-a americană, activitatea a reunit, aşadar, distrugătorul nostru, un distrugător italian "AUDACE", petrolierul "DIMITR DIMITROV" și corveta "RESITELNÂI" ale Bulgariei, petrolierul "PLATTE" și fregata "DOYLE" din Flota a VI-a, fregatele "ADRIAS", "BEZUKORIZNENY",

"KARADENIZ" și "SLAVUTICI" ale Greciei, Rusiei, Turciei și Ucrainei.

În după-amiaza zilei de 20 octombrie la conferință de presă de la Casa marinarilor din Varna, căpitanul de rangul I Slocum, comandantul Escadrilei 26 Distrugătoare din Flota a VI -a a precizat că Marina Militară Română a fost singura care s-a oferit să conducă un exercițiu în cadrul aplicăției : cel de căutare-salvare a naufragiaților. Faptul că marea înfurieră a obligat navele să amâne

cu 24 de ore aplicăția și la acest exercițiu s-a renunțat, nu a atenuat cu nimic impresiile comandantului Slocum față de noi. "Suntem foarte bucuroși că distrugătorul "MÂRĂȘEȘTI" este aici și participă la această aplicăție, deoarece, cu echipajul său, avem o tradiție : executarea unor manevre comune în Marea Neagră, dar și în Marea Mediterană alături de fregata "DOYLE". În urma unor asemenea activități am rămas prieni. Este o mândrie pentru dumneavoastră că participați la aplicatia "PARTENER MARITIM '94" cu o navă construită de dumneavoastră."

Vremea cănoasă din a 22-a zi a lui octombrie nu i-a împiedicat, totuși, pe transmisioniștii căpitanului de rangul III Constantin Bălașa să treacă primul examen al aplicăției : stabilirea și menținerea legăturii pe timpul staționării în rețeaua radio condusă de nava "DOYLE", cu 8 schimbări ale frecvenței și modului de lucru, ceea ce impunea stăpânire perfectă a aparaturii și rapiditate în acordarea stațiilor radio.

Calificarea lor de clasă și-a spus, însă, cuvântul.

În acest timp, la infirmeria navei se consuma un episod neplăcut, dar benefic pentru menținerea capacității de luptă a echipajului : căpitan doctor Bogdan Constantin, sanitarul șef, plutonier Dragan Spătaru și soldatul Daniel



"PARTENERII MARITIMI '94"

Concub - sanitar, în deținută u perspectivele complicațiilor la mână stângă a soldatului Bălan, cu plagă infectată, efectuând o intervenție chirurgicală.

Dimineața de 23 octombrie a mai potolit zvârcolirile apelor și partenerii maritim părăsesc portul Varna. Ocupând locul al treilea în formăție, distrugătorul "MÂRĂSESTI" taie impetuos valul, mânându-si caii-putere struni cum se cuvine de motoristii căpitanului de rangul III Nicolae Oțelea. Înutil să mai spunem ce zgromot infernal este în sala masini a colosului plutitor, înutil să mai spunem că oamenii de aici n-au văzut demult cum arată

Deci, dacă ați trăit vreodată un cutremur de pământ veți înțelege senzația trăită de echipajul unei nave pe o mare de gradul cinci. În asemenea situații marinarii își doresc cu tărie să meargă mașinile. Și motoarele nu s-au opriți nici pe timpul noptii când echipajul a trebuit să execute supravegherea navală într-un raion dinainte stabilit, raportând fregatei "DOYLE" date culese prin radar și observare vizuală. Dacă-i întrebă pe timonierii navei, maștrii militari clasa I Dan Voinea și Pavel Chirea câte schimbări de drum au fost nevoiți să efectueze nu vor ști să spună. Dar cine a mai stat să le numere? Noaptea, când spinările de smoală ale valurilor te zgâltăie, nu te mai interesează decât stabilitatea

pentru artilerași. În ceea ce privește tragerile cu distrugătorul, acestea sunt în curs de omologare.

Și fiindcă, indiferent de naționalitatea căreia îl aparțin, marinarii se consideră înfrățiti prin legătura cu marea, partenerii de aplicatie au gândit o misiune finală care să îmbine măiestria profesională cu acordarea onorului reciproc. Schimbându-și locul în formația de marș în linie de șir, începând cu ultima navă, fiecare echipaj a trecut în revistă navele din față sa, în timp ce pilotii participanți la misiunile de cercetare maritimă își purtau păsările de otel deasupra noastră, salutându-i astfel pe marinarii care stabiliseră o nouă relație de prietenie în Marea Neagră în cadrul "Parteneriatului pentru pace".

Prin participarea sa, distrugătorul "MÂRĂSESTI"



Reprezentanți ai flotelor țărilor participante la aplicatie

antifoanele și mă întreb când se vor găsi, până la urmă, fonduri pentru dotarea motoriștilor cu asemenea mijloace de protecție. Grație acestor ostași nava comandanță de căpitanul de rangul I Tiron se deplasă acum cu viteza constantă de 11 Nod impusă de nava "DOYLE" pentru aprovizionarea simultană cu combustibil, fără oprirea marsului, a fregatelor "AUDACE" și "ADRIAS", apoi "DOYLE" și "KARADEMIZ" de la petrolierul "PLATTE".

După-amiază balaurul adâncurilor și-a zbârlit mai tare solzii zgâltăind nava din toate încheieturile.

navei.

Dimineață, tunuri locotenentului Viorel Poleanski desenădormiți din cauza zburciumului mării începuseră de cu zori pregătirea munitiei pentru tragerile ce urmau să se efectueze asupra unui balon reflectorizant - "Killer tomato", cum îl porecliseră cei de pe nava "PLATTE" care l-au lansat la apă la 6 km de noi. "Rosia ucigașă" pe românește, nu s-a lăsat, însă, distrusă de nimeni ceea ce nu a însemnat că tragerile au fost ineficiente: încadrarea loviturilor într-un anume perimetru este suficientă

întâmpină aşadar ziua Armatei printr-o acțiune încărcată de simboluri, iar faptul că alături de ostași noștri pe 25 octombrie au adus eroilor florile recunoștinței și echipajele navale participante la aplicatie, conferă sărbătorii semnificația recunoașterii internaționale a virtuților ostașului român. Și, poate, un început de recunoaștere a contribuției României la scurtarea cu 6 luni a celui de-al doilea război mondial.

Locotenent-colonel
Lică Pavel

Cu distrugătorul "MÂRĂŞEŞTI" în Mediterana

UN MARŞ DE INSTRUCȚIE NU ESTE... UN VOIAJ TURISTIC



Pe comandă, în timpul exercițiului din sudul Sardiniei

12 septembrie 1994, ora 01,30. Distrugătorul "MÂRĂŞEŞTI" străpunge, cu masa sa compactă, noaptea califerată ce învăluie Mediterana. În sjajul alb, fosforescent, ce contrastează cu fondul întunecat al noptii, au rămas peste 900 de mile marine - apele Mării Negre, Marmara, Egee și Ionică. Am intrat acum în strâmtoarea Siciliei... La comandă, în acest cart de după miezul nopții, căpitan de rangul II Mircea Suciu și colegii săi de la punte și mașini își îndeplinesc, cu acea nabătută constantă, proprie marinarilor de meserle, datoria. În tăcerea nopții, spartă doar de zgomotul surd și continuu al motorelor, nava amiral a Marinei Militare de azi - distrugătorul "MÂRĂŞEŞTI" - continuă să traverseze, acum, un moment istoric ce-si va avea locul, desigur, în cronica marinei noastre militare. Prin marșul său, început pe 8 septembrie, din portul Constanța, "MÂRĂŞEŞTI" leagă trecutul de prezent, căci 57 de ani ne despart de când un alt distrugător românesc - "REGINA MARIA" - plutea pe aceste ape. Prin marșul său, "MÂRĂŞEŞTI" repune, aşadar, în drepturi o tradiție - prezenta Marinei Militare Române, cu o navă reprezentativă, în marea liberă, în Mediterana, ca mesager al poporului român, ca expresie a glasului său, de sine stătător, în concertul european.

"Marșul nostru în Mediterana - spunea domnul contraamiral Petre Ivancu, comandanțul marșului - este o misiune de înaltă responsabilitate

pentru toți oamenii bordului. Prezența noastră aici trebuie să înceapă să suplimească, în toate sensurile, o nedată și nevoltă absentă, mult prea îndelungată, și noi trebuie să fim la înălțimea acestei misiuni de onoare ce ne-a fost incredințată. Marșul nostru este tot ce poate fi mai diferit de un volaj turistic; este un marș de instrucție și de reprezentare a țării".

Într-adevăr, de la programul de instrucție ce continuă să se deruleze sever, pe tot parcursul ieșirii, de la complexe exerciții tactice, la care nava urmează să participe în cadrul Parteneriatului pentru pace, până la

viața sobră, proprie unei nave de luptă, atâtă continuu sub imperativul regulamentelor militare, unde cuvântul "confort" nu-și are acoperire, totul este la antipodul unui voiaj turistic. Iată de ce, în aceste pagini nu vom realiza un sentimental jurnal de bord, presărat cu pitorești imagini, ci vom aborda repere concise - NAVA, ECHIPAJUL, MISIUNEA - spre a evidenția, cu veridicitate, efortul și munca încordată a oamenilor de pe "MÂRĂŞEŞTI" pentru reușita acestui istoric marș, a acestui adevărat test de competență.

NAVA - Confirmând deplin increderea în această creație tehnică românească

La încheierea misiunii sale în Mediterana, distrugătorul "MÂRĂŞEŞTI", nava amiral a Marinei Militare Române, parcuse 3.631 mile marine, străbătând, în ambele sensuri, apele Mării Negre, Mării Marmara, Mării Ionice și Mediteranei de vest, din care 1.255 mile marine (deci 30 la sută din total) au fost parcuse în condiții meteo grele și foarte grele. Din cele 18 zile cât a durat misiunea sa, nava s-a aflat în marș continuu 9 zile și 22 de ore, iar deplasarea și manevrele din timpul celor două exerciții comune, cu nave ale flotelor S.U.A. și Franței au însumat 238 de ore de marș, dintre care 142 de ore în timpul zilei și 96,15 ore pe timp de noapte. În limba lui scrie, dar precis



Venind la acostare în portul Toulon

← aceste date relevă, în primul rând, faptul că din strugătorul "MĂRĂŞEŞTI" a trecut cu "foarte bine" dificilul test pe care l-a constituit această misiune, poate cea mai complexă, de până acum, desfășurată de o navă a Marinei Militare Române. Testul a confirmat, astfel, deplina încredere în această creație tehnică românească ce este distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI", fiind nu numai un motiv de justificată mândrie pentru echipajul său, pentru marinarii români, ci și o excelentă carte de vizită "prezentată" atât partenerilor de exerciții, cât și, prin intermediul mass-media, opiniei publice din Franța și Spania. Iar capriciole mării au făcut ca "MĂRĂŞEŞTI" să treacă, sub "ochii" explicabil de atenții și curioși ai presei și opiniei publice din această parte a lumii, un alt test de competență tehnică și marinărească - furtuna ce a bântuit năpraznic, în zilele de 17 și 18 septembrie, în Mediterana de vest. Agenția "Euronews", recepționată în zonă, anunță că toate navele au intrat la adăpost cu excepția distrugătorului românesc ce și urma drumul stabilit, între Toulon și Barcelona, pe o mare dezăntinătă, cu valuri de peste 6 metri, cu vânt ce a crescut, treptat, până la forță 10.

Răspunzând perfect la comenzi, "înănd" excelent marea - cum spun marinarii -, luând benzi de peste 20 de grade, prin manevre abile, inspirate, precise și curajoase, nava a traversat furtuna, fiind, conform programului, în zorii zilei de 18 septembrie, în fața Barcelonei.

ECHIPAJUL - "Am fost onorați să avem ca parteneri asemenea profesioniști!"

Dacă nava "MĂRĂŞEŞTI" s-a dovedit a fi, pe parcursul acestui istoric mars, o solidă creație inginerescă, tot atât de adevărat este că realitatea a relevat faptul că spiritul ce l-a pus în valoare calitățile - echipajul - s-a situat la înălțimea maximă a exigentelor profesionale ale acestel meserii atât de complexă și dificilă, dar atât de nobilă, cum este marinăria. Dar să nu ne substituim profesionistului, să dăm "Cezarului ce-i al Cezarului", și să lăsăm să vorbească, despre echipaj, trei marinari de înaltă clasă:

Posesor al brevetelor de navigație pe toate tipurile de nave ale flotei maritime românesti, cu numeroase "ieșiri" din Marea Neagră, pe diverse tipuri de nave, domnul **contraamiral**



Exercițiu din sudul Sardiniei, având ca partener fregata "Doyle". Ofițeri români în schimbul dintre nave.



Nicolae Irimie este cel mai "umblat" amiral român, din perioada postbelică. De la înălțimea acestui incontestabil statut profesional domnia sa caracterizează astfel echipajul "MĂRĂŞEŞTI"-ului: "Oamenii au fost pe măsura navei, iar nava s-a dovedit a fi, și cu acest complex test, excelentă! Eu consider un mare succes acest mars. Pe toată durata să am observat atent întregul echipaj și pot spune, cu deplină satisfacție, că de la comandant - căpitan de rangul I Alexandru Tiron, la mecanici, de la carturile de navigație, la observatori, oamenii s-au întrecut pe ei însisi. Manevra de evitare și ieșire din furtună, între Toulon și Barcelona, manevrele din timpul celor două exerciții, cu "DOYLE" și "MEUSE", în general proba marșului de 3.600 de mile marine, documentarea excelent pusă la punct, privind navigația în aceste zone, sunt tot atâtea argumente ce-mi întăresc afirmația că echipajul a fost la înălțimea misiunii încredințate. Cu firească

mândrie, afirm că oamenii și nava "MĂRĂŞEŞTI" au impresionat, în mod vizibil, atât autoritățile militare cât și pe cele civile, din porturile de escală - Toulon și Barcelona - ce nu se așteptau, cum au spus-o direct, ca România să fie reprezentată de o asemenea excelentă navă. Așadar, "MĂRĂŞEŞTI" a fost ceea ce și-a propus să fie: o impresionantă prezență românească în Mediterana de Vest, un "mesager" care a onorat pavilionul tricolor, marina română, în esență ROMÂNIA".

Căpitan de rangul I Alexandru Tiron, comandantul navei: "Cu toată sinceritatea pot spune că, spre bucuria mea, dar fără să constituie o surpriză, echipajul - începând cu comandantul secund și terminând cu bucătarul - a avut o excelentă comportare pe timpul marșului. Noi toți am privit misiunea încredințată cu maximă responsabilitate și chiar dacă timpul de pregătire a marșului a fost scurt, și caracterul său

(continuare în pag. 12)

(urmare din pag. 11)

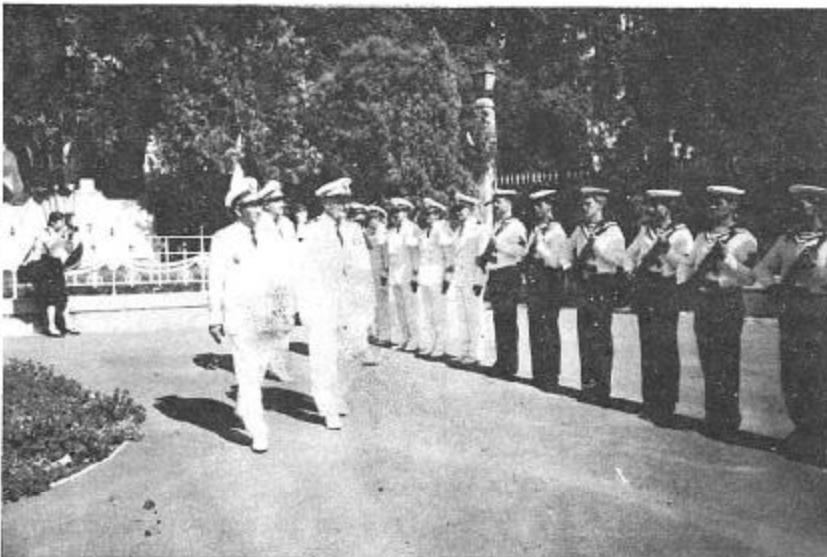
inedit, pentru echipaj, navă și comandanți, ne-am străduit să-l pregătim temeinic. Începând cu cunoașterea itinerariului de deplasare, exercițiile tactice (despre care aveam doar sumare informații), pregătirea tehnică din dotare, cu accent deosebit pe navigație, transmisiuni și radiotehnică și, desigur, pe ceea ce este sufletul navei - compartimentul mașinii. În sinteză, consider că acest mars este un câștig deosebit pentru întregul echipaj, în pregătirea tactică și de specialitate și - mai ales - în pregătirea marinărească. Așadar, cele 3.600 mile străbătute le trezem... la activ. Iar acum, când îmi ceretă să mentionez câteva nume ale unor oameni ce-au contribuit, în mod deosebit, la succesul marșului, îmi ceretă lucrul cel mai greu. Răspunsul corect ar fi: ÎNTEGUL ECHIPAJ. Menționez, totuși, pe seful mecanic, căpitan de rangul III Nicolae Otelea și minunați săi oameni de la mașini care, zic eu, au dus greul

(între ei căpitanii de rangul III Ion Nica și Dan Popescu, căpitan locotenent Roșu Dănuț, maștrii militari C. Teușan, D. Neblea, N. Predoiu). Apoi căpitan de rangul III Ilie Truță (navigație), locotenent Viorel Matei (transmisiuni), ofițerii de cart Emil Helgiu și Nelu Necula, timonierii Dan Petruș și Dan Voinea, radiotelegrafistii Ionel Vlad, Felician Chiriac, Mihai Drăgol, Constantin Siminea, radiolocatorii Tudorel Stoian, Nicolae Albuș și Alexandru Ferlu, șeful de echipaj Gheorghe Marica".

Îl vom cita aici și pe comandant Ingram Cameron, comandantul fregatei "DOYLE" a S.U.A., partenerul distrugătorului "MĂRĂSESTI" la exercițiile tactice din sudul Sardiniei, care, după terminarea exercițiului comun, a declarat în puține cuvinte, dar revelatorii, impresia sa despre colegi români: "Eu și echipajul fregatei "DOYLE" am fost onorați să avem ca parteneri asemenea profesioniști". Sunt cuvinte care, venind de la un redutabil ofițer aparținând celei mai puternice flote militare ale lumii de azi, onorează, în aceeași măsură, pe marinari români.

Intervenție medicală în plină furtună

Marsul de instrucție al navei "MĂRASESTI" a constituit, prin anvergura sa, un test profesional nu numai pentru oamenii de la punte



Teușan Delegația marinilor români cinstind memoria Ercului necunoscut

și de la mașini ci și pentru toate celelalte compartimente ce au asigurat - și garantat - desfășurarea normă a vieții la bord. Astfel și pentru cel doi medici - domnii locotenent colonel Mircea Tamaschi și căpitan Mihai Voicu - cele 18 zile ale voiajului navei, cu echipajul său de 270 de oameni, au oferit un amplu cadru de exercitare, în condiții puse de mare, a profesiei.

După cum ne spunea domnul doctor Tamaschi, echipajul, existând în mediul specific vieții la bord, a avut de înfruntat, din punct de vedere medical, riscuri majore ce au presupus frecvențe și prompte intervenții - temperaturi ridicate (și amplificate, la mașini, la peste 50 de grade), umiditate crescută, stress, trepidări, zgromot, claustrafobie, pericol de accidente, rău de mare, probleme puse de sursele de apă și alimentație. Așadar, o serie a problemelor compărează la care cei doi medici au răspuns, cu toate condițiile tehnice limitate de la bord, relevându-si excelența tinută profesională. Cele peste 240 de intervenții medicale (de la traumatisme craniene la colici renale, de la cazuri de claustrafobie la dificile tratamente dentare), efectuate în 18 zile, vorbesc, în limbajul lor obiectiv, despre competența celor doi medici care au șut să le rezolve prompt. "Pentru noi - spunea doctorul Tamaschi - nu au fost cazuri ieșite din comun...; ieșit din comun a fost cadrul în care s-au făcut intervențiile, caracterizat de toate servitulile vieții de la bord".

Să adăpătăm de aceste servituri, un fapt inedit relevă perfect dificultatea demersului medical și excelența sa rezolvare. În noaptea de 17 spre 18 septembrie, în bordul navei întrunita furtuna, când ciocane de apă zbeau puternic, măturând punctile, doctorul Mihai Voicu rezolva o urgență. O suferință cronică, provocată de o pupită purulentă agravată de starea de stress, l-a adus pe soldatul Mihai Ptonac aproape de linia suportabilității. Singura soluție era intervenția imediată. Tânăr, dar excelent profesionist, dăruii meseriei sale, doctorul Voicu - chiar și în aceste condiții dificile - nu alege calea unei operații mai simplă, extractia, ci un tratament de conservare. Operația - efectuată într-un moment în care un om cu greu își putea menține echilibrul pe puntea ce "fugea" de sub picioare - presupunând o intervenție delicată și precisă, reușește pe deplin, durerile încep să cedeze și, peste 4 ore, omul poate intra în cart. Devotamentul față de propria meserie, dăruire și competență - atât răspunsul acestui Tânăr medic la solicitările vieții pe mare. Un răspuns ce onorează, desigur, statutul de medic ambarcat.

Maior Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 18)



Barcelona - Întâlnire cu oficialități militare spaniole

Realizare pe plan
international...

În anii '50 mai multe personalități științifice și tehnice fac studii în vederea realizării unor vehicule care să se poată deplasa pe apă sau pe uscat fără a folosi sistemele convenționale - roți sau senile, acționate de motor, ci sisteme așa-zis neconvenționale - deplasarea pe o pernă de fluid - apă, ulei sau aer. Apa și uleiul, ca pernă de fluid din experimentări, au dovedit că prezintă mari dezavantaje renunțându-se, în final, la acestea.

Au continuat, în schimb, cercetările privind folosirea aerului ca pernă de fluid și cel care a avut cele mai mari realizări în această privință a fost englezul Cockerel.

La acea vreme se punea problema găsirii unei soluții de traversare a Canalului Mâneții dintre Franța și Anglia, mai economic, mai repede, mai eficient. Această necesitate a stat la baza activizării cercetărilor și, în final, realizărilor în domeniu. Au fost găsite fondurile necesare experimentărilor, astfel că la santierele Sounders Roe a fost comandată prima navă pe pernă de aer cunoscută sub denumirea de S.R. - N-1.

Un timp probele privind încercarea și performanțele acestei nave pe pernă de aer au fost ținute în secret, dar era perioada în care se apropia o aniversare de prestigiu: a cincizecea aniversare de când celebrul aviator Bleriot traversase pe calea aerului, deci cu un avion, Canalul Mâneții.

Evenimentul s-a produs la data de 25 iulie 1959. S.R. - N-1 traversa, în premieră, același canal pe care Bleriot îl traversase cu cincizeci de ani în urmă cu avion.

Succesul acestei traversări, pentru știință, a fost la fel de răsunător ca și cel petrecut înainte cu jumătate de veac. Întreaga lume a aflat că s-a născut un nou tip de vehicul - NAVA PE PERNĂ DE AER.

... și pe plan național

Din fericire, în acest domeniu, la acea dată, știința românească se afla într-un stadiu destul de avansat. La



Inginerul Matei Kiraly și opera sa:

Nava pe pernă de aer



Institutul de Mecanică Fluidelor de pe lângă Academia Română se experimenta un proiect de navă pe pernă de aer. Cel care-l realizase era inginerul GHEORGHE RADU, iar proiectul era denumit R-1.

Spectaculoasele rezultate obținute de Cockerel au determinat ca în România să se acorde atenție unor astfel de vehicule. Aceasta și datorită faptului că la vremea respectivă se practica exploatarea sălbatică a stufului din Delta Dunării, iar vehiculele pe senile dădeau rezultate nesatisfăcătoare.

Urmarea a fost că a început derularea unor proiecte experimentale de vehicule cu pernă de aer, de la R-1 la R-10 (care, în fond, trebuia să fie în măsură să recolzeze stuful din Deltă). Cu unul din ultimele proiecte chiar s-a reușit, atașându-i-se un agregat de recoltat stuful).

Rezultatele au fost, însă, modeste și s-a renunțat la idee.

Desigur, existau încă multe probleme tehnice nerezolvate care urmau să fie luate în studiu ulterior.

Începând cu anul 1958, ICEPRONAV Galați a constituit un colectiv de specialiști în domeniu condus, la acea vreme, de inginerul KAHU. S-a pornit în realizarea navei pe pernă de aer de la cercetările întreprinse de colectivul condus de inginerul Radu, succesele, dar mai ales eșecurile sale fiind exploataate și reevaluare.

Printre cei ce au făcut parte din colectivul de cercetare al ICEPRONAV care a înaintat noua serie de cercetări privind navele pe pernă de aer s-a aflat

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN
(continuare în pag. 23)

REPERE CRONOLOGICE

- Prin decizia ministerială nr.15, din 17 noiembrie 1872, autoritățile vremii pun bazele primei instituții de învățământ a Marinei Militare Române: "Scoala Flotilei", cu sediul la Galați. Scoala pregătea pentru marină ofițeri și subofițeri proveniți din alte arme, prin cursuri cu durata de 2 ani, avându-l ca director pe însuși comandanțul flotilei.

- Prin Înalțul Decret nr.2408/3 octombrie 1881 s-a înființat la Galați "Scoala copilloar de marină", cu durată de 3 ani, care și-a început activitatea la 31 ianuarie 1882.

- Începând cu anul 1893, la Galați a funcționat "Scoala de cadre a flotilei", destinată pregătirii gradelor inferioare (caporali și serjenți) pe durată a doi ani, transformată în 1896 în "Scoala de marină".

- Prin Înalțul Decret nr.1039/26 februarie 1896 la flintă, la Galați, "Scoala de aplicatie a sublocotenentilor de marină", cu durata cursurilor de 2 ani. În anul 1898, Scoala de Marină - Scoala de aplicatie a sublocotenentilor - s-a mutat la Constanța.

- La începutul secolului XX mai funcționau "Scoala specială de marină" (care pregătea sefi de specialitate pentru flota militară și comercială), "Scoala practică de torpile", "Scoala de pilotaj și hidrografie" și "Scoala de submecanici și submaistri de marină". În 1904, Scoala de marină a subofițerilor și Scoala de submecanici și submaistri s-au unit formând "Scoala de marină a maistriilor militari sefi de specialitate".

- În anul 1909 s-a creat "Scoala de artillerie, geniu și marină". Scoala de aplicatie a sublocotenentilor s-a transformat în "Scoala navală superioară de marină" care pregătea ofițerii pentru serviciul de pe nave.

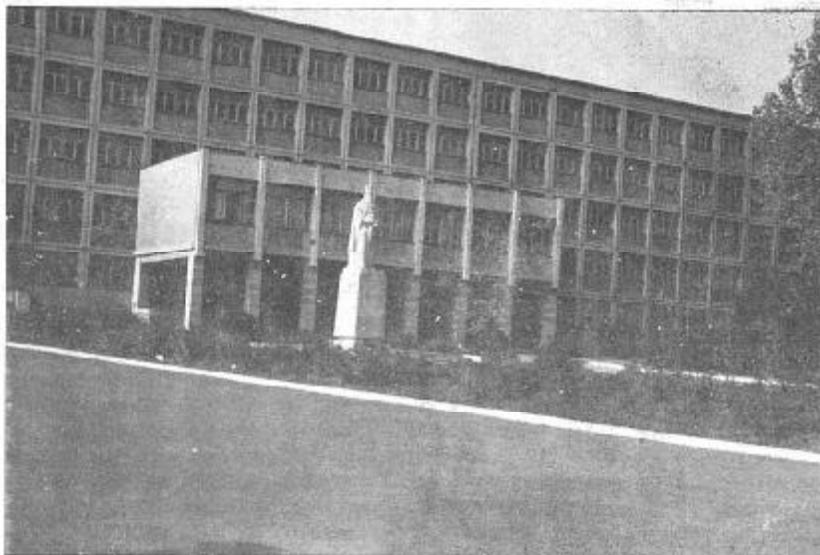
- Prin decretul nr.2928/29 octombrie 1909 vechea Scoala de aplicatie a sublocotenentilor s-a transformat în "Scoala Navală Superioară", cu sediul la Constanța. Cursurile, cu durata de un an, erau urmate de ofițeril de marină cu gradul de locotenent.

- În baza Deciziei ministeriale nr.372/9 iunie 1920, la Constanța au luat flintă, în cadrul "Scoalelor Marinei", "Scoala Navală" de ofițeri și "Institutul Maritim" pentru formarea maistriilor de marină. Conform deciziei de înființare nr.674/7 iulie 1921 pregătirea ofițerilor de marină s-a făcut pe secții, astfel: "Scoala pregăitoare", cu durata de 2 ani, "Scoala de aplicatie", cu durata de 2 ani și "Cursul de informații" necesar căpitanilor de marină pentru avansarea la gradul următor.

- Ca urmare a înființării Ministerului Aerului și Marinei, din anul școlar 1938-1939 s-a creat, la Constanța, pe lângă Scoala Navală, "Scoala pregăitoare de ofițeri de aviație și marină", cu durata de 3 ani. Din 1926, în cadrul institutului s-a creat "Scoala

VIVATĂ CADENCIU !

1872-1994 > 122 DE ANI DE EXISTENȚĂ
DIN



Progresul impune, fără tăgadă: VIITORUL - PE MĂSURA MARILOR TRADIȚII ȘI PRESTIGIULUI REZULTATELOR PREZENTULUI

Prestigiul deosebit al Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" atât în țară cât și peste granitele sale, rezidă, în primul rând, în plădoaria valorii absolvenților săi. După cea de-a doua conflagrație mondială, școala navală românească a pregătit, cu temeinicia tradițiilor sale, peste 10.000 de ofițeri de marină. Numai în perioada 1973-1990, în această impresionantă citadelă universitară au primit atestatul de absolvire 7.534 ofițeri care s-au integrat activ în echipajele navelor flotelor militare, de transport maritim și de pescuit oceanic românești. Încă din anul 1973, Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân" s-a impus printre cele trei instituții românești de învățământ superior, singurele care funcționează și în prezent cu statut de recunoaștere internațională. În anul 1978 instituția constănțeană a înregistrat 2.781 de studenți, cifră - record în materie de efective scolarizate.

În prezent, învățământul din această unitate de elită a Marinei Militare se desfășoară în conformitate cu Hotărârea Guvernului României nr. 283/1993 ca învățământ superior tehnic de lungă durată, structurat în două cicluri cu durată de doi ani și respectiv trei ani, finalizat cu diplomă de licență și titlu de ofiter inger în specialitatea următoare. De asemenea, prin Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară care funcționează din anul 1990 în

premieră la Constanța, se asigură înfăptuirea ciclului III de studii aprofundate în domeniul științelor militare și tehnice navale.

Baza materială a acestei instituții - pilot a învățământului de marină românesc, evaluată la peste 3 miliarde lei, întruchipează o imagine unică pe plan național, fiind comparabilă doar cu cea a instituțiilor similare de prestigiu din Marea Britanie, Franța, Italia, S.U.A., Rusia, Spania sau Germania. Campusul studenților marinari constănțeni este un adevarat labirint modular răspândit pe o arie de 27 hectare. În acest vast perimetru al pregătirii interdisciplinare și al deprinderilor spiritului marinăresc de viață și acțiune se disting, ca repere multifuncionale, cele 61 de laboratoare, cabine și săli de specialitate, 2 aule, 6 amfiteatre, 2 săli de predări comune, 76 săli de seminar și studiu individual, o bibliotecă deprofil cu peste 30.000 de volume, studiul de televiziune cu circuit închis, Centrul de Calcul, Poligonul de vitalitate, Planetariul, Secția de microproduție și instruire practică și o bază sportivă de excepție. Acestea sunt completate de facilități pe care le oferă Stațiunea de Pregătire Marinărescă și Sporturi Nautice de la Palazul Mare și divizionul de nave - școală unde practica și instrucția marinărescă contribuie la definirea complexă a aptitudinilor profesionale ale viitorilor absolvenți. Ambianța utilitară din incinta

VIVATĂ ACADEMIA!**A ÎNVĂTĂMÂNTULUI DE MARINĂ
ROMÂNIA**

Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" este neîndoielnic legată și de design-ul și atmosfera familiară omniprezentă în spațiile reconforteante ale căminelor studențești, cu o capacitate de cazare de 1247 locuri ca și în cele patru săli de mese ale căntinei care are posibilitatea să deservescă 1440 de studenți pe serie.

Performanțele scolare au fost dintodată garantate și stimulante de calitatea corpului de cadre didactice, care numără astăzi 8 doctori în științe și 31 de doctoranzi. Numai în anul de învățământ 1993-1994, planul de cercetare științifică a inclus un număr de 67 teme din domeniile strategice, operativ și tactic, tehnic și socio-uman, 55 de repere urmând să fie finalizate până la sfârșitul anului în curs. Rezultatele acestui amplu demers științific sunt materializate în tipărirea a 13 titluri de cursuri și manuale, precum și în definitivarea a 4 inovații. Cea 23 de cursuri științifice au suscitat interesul a 252 de studenți care au sustinut, la cea de-a XVIII-a ediție a sesiunii organizate anual de aceștia, 112 comunicări și referate. Concomitent cu sesiunea proprie desfășurată din doi în doi ani și ajunsă la a XIV-a ediție, cadrele didactice au prezentat, în ultimii 10 ani, în sesiuni, coloqui și conferințe nationale și internaționale organizate împreună cu instituții din alte centre universitare peste 130 de lucrări de cercetare, înconjurate cu 12 premii și 90 de brevete de invenții și inovații.

Ca urmare a locului pe care îl detine în ierarhia învățământului superior românesc, în ultimii 4 ani Academia Navală a fost vizitată de 81 de delegații la nivel înalt și personalități din întreaga lume. Printre oaspeți s-au alăturat inclusiv președintele României și prim-

ministrul Guvernului.

În luna iulie 1993 a absolvit cursurile acestei prestigioase instituții prima promoție de ofițeri fluviali subingineri de care au beneficiat societățile de navigație și companiile de exploatare portuare fluviale.

În anul universitar 1994-1995, Academia Navală "Mircea cel Bătrân" a scolarizat 1.041 de studenți. Printre aceștia se evidențiază și 53 de studenți care se pregătesc, pentru prima oară în istoria amfiteatrelor mării, în specialitatea ingineri exploatare portuare. De asemenea, începând din toamna acestui an, 11 studenți din Republica Moldova urmează cursurile Facultății de Marină Civilă.

Traversată de-a lungul anilor de ecuatorul celor mai redutabile performanțe înregistrate în învățământul superior românesc, Academia Navală "Mircea cel Bătrân" din Constanța este un bastion al vectorului - calitate care a triumfat în regata instituțiilor de cursă lungă prin adaptarea la tradițiile acumulate sub pavilionul de marcă al Almei Mater a celor mai viabile obiective și strategii pedagogice și socio-profesionale. Raportându-se la suful intempestiv al schimbărilor la modă, suntem speranță că viitoarele jubilee ale învățământului de marină din România vor fi marcate de aceeași constantă existentială ce progres și imperioasă modernizare pe care ni le inspiră astăzi marea pavoaz al consacrații profesionale pe care Academia Navală îl arborează nedismisulat, cu ritmul pertinent al propriilor năzuințe, la catargul inconfundabile sale identități.

**REPERE
CRONOLOGICE**

de ofițeri de rezervă (secția T.R.)"

· Prin înaltul Decret nr.3434/5 octombrie 1938, în cadrul Scolii Navale s-a înființat "Secția ofițeri marină de comerț, agenți și comisari de bord".

· Prin Ordinul ministrului Apărării Naționale nr.1430/416 din 28 martie 1948, scoile marinei se unifică sub denumirea de "Scoala Navală" și "Scoala de Maștri" și cunoscute din noiembrie 1948 drept "Scolile Marinei Militare".

· În 1950, prin desființarea Scolii de Maistri de Marină, instituția devine: "Scoala de Ofițeri de Marină", denumire preschimbată în 1952 în "Scoala Militară de Marină".

· În conformitate cu H.C.M. nr. 1887/25 septembrie 1954 și Ordinul M.F.A. nr.0025610/1954 scoala este integrată în rețeaua instituțiilor de învățământ superior din România sub denumirea de "Scoala Superioară de Marină" cu durată de scolarizare de 4 ani.

· În anul 1959, în Scoala Superioară de Marină s-a înființat "Secția Marinei Comerciale".

· Ca urmare a prevederilor Decretului Consiliului de Stat nr.1037 din 1 noiembrie 1968 și Ordinul Marelui Stat Major nr.C.L. 01602/23 decembrie 1968, cu începere de la 1 ianuarie 1969, instituția și-a schimbat denumirea în "Școala Militară de Ofițeri Activi de Marină MIRCEA CEL BĂTRÂN" cu durată de 4 ani, dar fără statut de instituție de învățământ superior.

· În baza Decretului Consiliului de Stat nr.38/1972, devenit Legea nr.31/1972, la Constanța se înființează "Institutul de Marină Civilă", unitate de învățământ superior cu durată de 4 ani, subordonată Ministerului Educației și Învățământului. După o perioadă de interimat, în primăvara anului 1973 este numit primul rector al institutului în persoana contraamiralului inger Ilie Stefan.

· După numai un an de existență a Institutului de Marină Civilă, Decretul 502/29 august 1973 consilientează fuzionarea celor două instituții în "Institutul de marină MIRCEA CEL BĂTRÂN", unitate care funcționează în localul fostei Scoli Militare de Ofițeri Activi de Marină, sub coordonarea nemijlocită a Comandamentului Marinei Militare, cu statut de instituție de învățământ superior tehnic.

· Prin Hotărârile Guvernului României nr.406/23 aprilie 1990 și 551/17 mai 1990 s-a aprobat reînființarea "Academiei Navale MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța, instituție militară de învățământ superior de specialitate, cu autonomie universitară.

UN MARS SPRE ÎNCEPUTUL LUMII

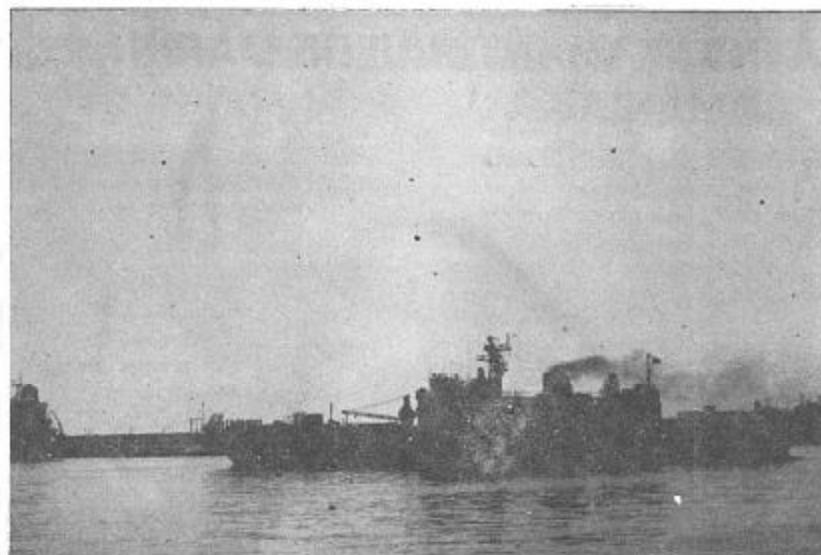
- Jurnal de călătorie -

Misiune de onoare

I-a fost dat navei "Constanța" să deschidă drumuri zăvorâte cândva pentru flota militară. În septembrie '91 se inaugura seria marșurilor de instrucție în afara Mării Negre călătorind pe sute întinderi de ape spre țărmurile de gâtă latină ale Italiei și Franței. Și iată că, binecuvântați de Sfânta Maria ce și-a pogorât duhul asupra marinilor români, cu două zile înaintea sorocului noii plecări, adică la sărbătoarea corăbierilor acestei țări, nava comandanță de căpitan de rangul I Radu Mândru avea să pornească într-un el doilea voiaj de referință pentru Marina Militară Română; era prima navă de luptă românească al cărei tricolor va flutura în porturile africane Alexandria și Latakia. Iar noi aveam datoria, cum ne-a cerut la plecare domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, să creăm acolo imaginea veridică a unei țări deschisă spre colaborare și în domeniul militar. Așa cum au perceput-o și țările NATO prin participarea navelor noastre la înfăptuirea programului "Parteneriat pentru pace".

Un asemenea prestigiu și experiența marșului de-acum trei ani au făcut, poate, mai usoără despărțirea de cei dragi, rămași pe țărmul unde, pe 4 septembrie, aveau să ne întâmpine din nou. Din imensitatea apelor, singura legătură cubătrânl Tomis-varămâne de acum în mâna câtorva ostasi - transmisioniști locotenentului major Marinică Mustătea.

Dar pământul spre care plecasem avea cu noi legături legendare, căci Asiris, zeul egiptean, cutreierând lumea - cum scria Apollonius din Rhodos - a cunoscut Dunărea până la izvoarele sale, botezând-o cu numele Istros. Iar Strabon ne asigură în "Geografia" să că getul Zamolxis precum și marele preot Deceneu au peregrinat și au cules învățătură pe pământurile faraonilor. În plus, datorăm primele informații despre Dacia vestitului geograf egiptean Claudius Ptolomeu, care menționa faptul că înaintea cuceririi romane aceste ținuturi



numărau 15 triburi trăitoare în peste 44 de orașe.

Ne îndreptăm, deci, spre țara piramidelor cu viteza de 12 noduri, ofițerul cu navigația, căpitanul de rangul III Romulus Orțelus începând, deja, să determine punctul navei, precizându-i timonierului relevemntul de mars.

După masa de prânz majorul dr. Petre Vicol și sanitarul șef Vasile Marin ne-au invitat la infirmerie pentru a ne oferi o surpriză specifică profesiei lor: un vaccin antiholeric și două comprimate de clorechin pentru prevenirea malariei - acestea vor fi luate timp de zece săptămâni, din șapte în șapte zile, măsuri menite să feri de necazuri în zona endemică de holeră și malarie unde urma să ajungem. Spunem "aferim" medicilor fiindcă ne apropiem de țărmurile Semilunei, o apropiere datorată și motoriștilor din subordinea căpitanului-locotenent Dumitru Stancu, neclintiți la posturile lor în ciuda temperaturii de peste 65 de grade și a zgomotului infernal din sala mașini. Ar fi absurd să le ceri acestor oameni purtarea unei ținute adecvate condiției de militar când focul nevăzut îi torturează ore în sir. Și te întrebă dacă antifoanele folosite - am văzut doar trei - protejează cu adevărat timpanele împotriva celor 120 de decibeli cătă se dezvoltă aici. Comandantul grupului de instalații fortă, M.M. cls.I Iulian Nițulescu, de 16 ani motorist, îmi

spune că cele mai bune antifoane sunt becurile de lanteră vârâte în urechi. Un risc nebun, dar mașinistii generațiilor mai vechi au descoperit acest mijloc de protecție din lipsă de antifoane. Și cum nici lor nu li s-au mai distribuit de multă vreme antifoane, maistrul a hotărât să le poarte doar cei aflați în mijlocul herghelilloi de caiputere, punctul de comandă mașini fiind mai protejat de zgomat. Chiar și așa el îl rotește pe soldați cam la o jumătate de oră fiindcă a sta printre motoare un cart întreg, adică patru ceasuri, înseamnă că răsti să surzești chiar folosind antifoanele.

Dar sergentul angajat Mihai Gheorghian și soldatul Mircea Neculaie - motoriști, ori soldații Sergiu Chiulan - electrician de bord și Ionel Iancu - vitalist, s-au obișnuit cu iadul de sub puncte. Le-a plăcut meseria aceasta din viață civilă și spun că cineva trebuie să-o facă și pe asta, că viața merge înainte.

Și datorită lor merge nava noastră care le va da, totuși, un răgaz la miez de noapte când comandantul marșului, contraamiralul Constantin Iordache ordonă să rămână în derivă până în zori. Eram în apropierea stâncilor Simplegade și, conform regimului trecerii prin strâmtoarea Bostor, unei nave militare îi este permis accesul numai pe timpul zilei și la ora aprobată.



*Printre două continente*

Marea ne-a legănat somnul cu valuri blânde și la fel de calmă și-a arătat chipul în zori. La ora 06.18 intrăm în chinga apelor pe care o mai străbătuse nava 281 și-n urmă cu trei ani și tot ca atunci drumul de 24 de mile prin Bosfor avea să niște călăuzească un pilot turc. Timp de două ore orașul cu trei nume - Bizantion, Constantinopol, Istanbul - ni se dezvăluie în toată splendoarea lui pe cele două continente unite prin două poduri impresionante. O recentă și tristă aniversare mercată în spectacolul dat de Ziua Marinei Române în portul constanțean Tomis - uciderea Brâncoveanului și a filor săi - avea să umbrească în inima reporterului bucuria reîntâlnirii cu istoria acestor locuri atât de interferate cu istoria noastră. Numai gândul că Dimitrie Cantemir s-a ridicat, prin spirit, deasupra puterii Semilunei, iar sabia lui Ștefan este păstrată de turci în Palatul Top-Kapî ca semn de respect pentru marele lor învingător, numai aceste două adevăruri îmi readuc în suflet seninul. Mai mult, Top-Kapî-ul m-a trimis cu imaginația spre Egipt fiindcă printre exponatele lui se păstrează uluitoarele hărți ale amiralului turc Piri Reis. Precizia, dar și distorsiunea teritoriilor reprezentate la marginea hărților sunt aidoma imaginilor luate din satelit, de la 8.000 km, dar nu de oriunde ci de deasupra piramidelor egiptene. Un mister frumos ca multimea minaretelor și moscheierilor. Se zice că fiecare două sute de musulmani din cei 10 milioane de locuitori ai Istanbulului ar avea câte un lăcas de rugăciune. Deasupra tuturor, însă, Moscheea și Stânta Sofia ridicată de Împăratul Justinian într-o slava creștinătății, încântă ochiul care se îndreaptă apoi fermecat de-atâta frumusețe spre apele Mării Marmara. Grecii o numeau Propontis, adică anticamera Mării Negre. Este marea cu două anotimpuri, cel cald în care ne aflăm și cel rece, din noiembrie

până în martie. Suntem liniștiți în privința ei întrucât aici activitatea ciclonică lipsește, iar furtunile sunt rare, circa sase pe an.

La a patra rotire a orelor după amiezii intrăm în strâmtoarea Dardanele, "primejdosul și plin de vârtejuri Helespont" cum îl numește Apollonius din Rhodos în "Argonautica" sa.

Noi mai avem obligația de a solicita un pilot turc, deși apele gătuite între Killidbahir și Ciancanale prezintă un loc la fel de periculos ca cel din dreptul capului Kandili în Bosfor, unde distanța dintre târmurile asiatic și european era de numai 4 cabluri.

Ofițerul cu navigația, căpitanul de rangul III Romulus Onțeluș îmi arată pe hartă că spațiul de manevră



Marinari români la piramide

se reduce și aici tot la 4 cabluri, deși distanța între maluri este dublă și astă pentru că adâncimea apel în apropierea uscatului este foarte mică, variind între 16,4 și 18,2.

Reușim să parcurgem repede cele 40 de mile ale strâmtorii Dardanele unde doi timonieri de excepție, maistrii militari Gheorghe și Tomescu se dovedesc maeștrii ai guvernării prin locuri periculoase.

După trei ceasuri pătrundem în Marea Egee, pentru noi poarta Mediteranei.

Albastrul de cer coborât în ape duce gândul spre misteriosul Egipt poate din cauza orizontului - noțiune dată navegației de civilizația Nilului, în onoarea zeului Horus, un Apollon egiptean care ne fură și nouă privire în căutarea târmului Piramidelor.

Până acolo, însă, mai este mult și va trebui să călătorim prin Marea Egee și la lumina stelelor...

Fantome faraonice

Până la Insulele Eubaea și Andros, ascunsă în ceață dimineții, navigasem toată noaptea de 18 spre 19 august cu o întrerupere de o oră datorată unei mici defecțiuni tehnice; tubulatura răcitorului de ulei al unuia dintre motoare se fisurase, ceea ce a impus intervenția mecanicilor în frunte cu meșterul cu mâini de aur Ion Constantin.

Acum, motorul toarce linistit pe albastrul de Voronet al cerului de ape. În comanda navei atenția nu slăbește o clipă, iar confruntarea ecranului

naviguatorului prin satelit cu măsurătorile pe hartă îi conferă corabierului certitudinea că este pe drumul cel bun. Punctul navei, adică locul unde ne aflăm pe glob, a fost stabilit cu precizie: 37°27' latitudine nordică și 24° 00' longitudine estică. Ne îndreptăm spre Cap Malea și Insula Kithira printre care vom trece după parcurserea a 80 de mile marine.

În acest timp cărțile despre Egiptul faraonic circulă din mână în mână, oamenii vor să știe cât mai multe și citesc cu pasiune încât te întrebă dacă nu cumva, învocate astfel, zeitățile și spiritele Văii Nilului nu ne însoțesc spre târmul lor. Cu gândul la prima escală, fruntașii șefului de echipaj Pruteanu pitorează de zor nava ca frumusețea ei să nu se ofilească sub jarul nemilos al văzduhului, în timp ce croitorul Gheorghe Ghitu ajustează și calcă ținuta ostasilor pentru a arăta impecabil la întâlnirea cu urmașii faraonilor.

Când soarele începuse a coborâ spre linia orizontului contraamiralul Constantin lordeache ne a adunat pe puntea de comandă

(continuare în pag. 18)

(urmare din pag. 17) pentru a admira coasta sudică a Peloponezului cu al său Cap Malea unde însoțitorii lui Ulise, în lăcomia lor după argint, au desfăcut burduful cu vânturi captive încrezător eroului de zeul Eol pentru a-i usura călătoria. De atunci se dezvoltă aici furiile văzduhului și nici pe noi nu ne-au crăpat izbindu-ne cu viteza de 20m/s. Din cauza lui mulți n-au mai fost curioși să vadă cel mai sudic punct al Europei - Cap Metapan - pe unde urma să trezem curând după apusul soarelui.

Din țara ne avertizează că vremea se înrăutățește, însă cerul continuă să fie senin, iar Luna își scaldă razele în valurile ușor învățătoare. Și totuși, după ce ne dă răgaz pentru servitul mesei, marea se burzulește până-n al cincilea grad al turiei sale producând "dezastru" în oficiu și la depozitul de alimente.

Abia la miez de noapte s-a linșit, dar somnul tot nu se putea lipi de noi, din cauza căldurii ...

Teroarea căldurii

Noaptea, în cușetă, din cauza valurilor uriașe, mi se părea că nu

(urmare din pag. 12)

MISIUNEA - Un test de competență la înălțimea tradițiilor Marinei Militare

13 septembrie, ora 05.00. Suntem la 40 mile marine sud de Sardinia. Primul exercițiu tactic inclus în programul marsului a început. Contactul cu partenerul nostru - fregata "DOYLE" aparținând Flotei VI-a a SUA - a fost realizat și cela două nave se află în răsunat stabil. "Se văd", deocamdată, prin "ochii" mereu atenți ai aparatelor de bord. Prima parte a exercițiului - cercetare de radiolocație pentru descoperireaținelor navale - este condusă de nava americană care indică sectoarele de cercetare. La exercițiu mai participă un elicopter și urătoare de cercetare tip P3 "ORION". Timp de 2 ore navele execută teme, schimbă informații despre întindere descoperite. Între orele 07.30 - 08.00 cele două nave, ce s-au apropiat acum una de cealaltă, schimbă grupuri de către 7 oliteri. Începe a doua etapă a exercițiului, condusă de nava românească. Timp de alte 2 ore cele două nave execută complexe manevre de formății și evoluții, de sus, de front, întoarceri simultane și successive (survolate continuu de cele două aeronave de zbor), organizându-și, ca coi redutibili profesioniști, evoluțiile. Practic, în plină mare, prin exerciții concrete, cei doi parteneri își definesc "limbajul comun" și

nava, ci patul meu are o mișcare de ruliu și tangaj. Dormind cu capul spre proa aveam senzația că alunec într-o prăpastie fără fund, apoi, intr-o minune, îmi schimbam direcția spre înălțimi nevăzute. Între somn și veghe coșmarul se confundă cu realitatea. Abia spre dimineață leagănul mării și-a mai potolit avântul, iar nava s-a putut odihni în derivă o zi întreagă, undeva, în apropierea Insulei Creta. Motoriștii șuteau ieșii acum din hrubele lor de oțel în speranța răcorii de afară. Și, poate pentru ei, 34 de grade înseamnă răcoare, dar nu și pentru cei neobișnuiți cu iadul de sub puncte. Disperați de atâtă fierbințeală toți au alergat pe puntea eliport unde fusese pusă în funcțiune instalația de stropire cu apă de mare. În razele soarelui un curcubeu se arcuise peste jocul lor cu ploaia inversă de parcă un arc peste timp i-ar fi redus la vîrstă jocurilor nevinovate. Departe de lume și agresați de singurătate oamenii își caută uneori refugiu în amintirea începuturilor vieții.

Seara aveam să mergem la bucătăriile unde maistrul Paul Iftode frământă și cocea pâine pentru

echipaj. Reservele luate de la cheu se terminaseră, iar acum plutonierul Toncea, ca șef depozit alimente, trebuia să se asigure că a doua zi cambuza va avea atâta chile cîte sunt necesare hrănirii unui echipaj de 120 de oameni.

Locul de preparare a bucatelor este un supliciu pentru maestrile artei culinare - Iftode, Enache și mai ales Sadagurschi, bucătari pe navă în acest marș - pentru că focul cazanelor de gătit sau al cupoarelor de pâine îi aduce și pe ei ca și pe motoriști la temperatură de fierbere. Dar ei nu se plângă și nici nu-și părăseau locul de muncă cum mulți își părăseau cabinile să doarmă pe punte sub cerul liber. Pe colegul meu de cabină, locotenentul colonel Gheorghe Gavrilu, l-am căutat când a întârziat să vină la culcare și l-am găsit odihnindu-se profund în scutul mitralierei din babord. Alții își găsesc patul în carcasa tunului din proa. Alții direct pe punte. Doamne, ce zile și nopti înăbușitoare sunt în Măditernană!

(va urma)

Locotenent - colonel

Lică PAVEL

bună" să devină realitate. Urare ce avea să se împlinească abia în dimineața zilei de 18 septembrie, după ore întregi de luptă bărbătească cu furtuna.

Navigația pe parcursul a 3.600 mile marine, prin patru mări, prin strâmtoni și pe pase cu trafic dirijat, două complexe exerciții tactice, iată, asadar, succint, două dintr cele trei componente ale misiunii navei "MĂRĂŞEŞTI" pe timpul marsului în Măditernană. Ceas de ceas, zi de zi, noapte de noapte, pe totă perioada marsului acest test al competenței marinărești a continuat, verificând capacitatea profesională a echipajului, capacitate ce nu se dezmințe. Nava a functionat fără greș și noi cunoștințe, rezultate din parcurgerea itinerarului, inedit pentru nava, vin să adauge experienței marinilor noștri, cu elementele lor specifice.

Cât privește a treia componentă majoră a misiunii distrugătorului "MĂRĂŞEŞTI" - cea de reprezentare, în cele două escalo - la Toulon în Franță (14 - 17 septembrie) și Barcelona, în Spania (18 - 21 septembrie), ne vom referi la ea pe larg, prin numeroasele ecouri înregistrate din partea autorităților și opiniei publice din cele două porturi de escală, privind statutul navei "MĂRĂŞEŞTI", ca mesager reprezentativ al poporului român, al Marinei Militare Române. Ecouri relațiate și de scrisoarea Consulatului român din Marsilia, ce ne-a parvenit la înțelegere în țară și pe care o vom publica în numărul viitor.

(va urma)

MARINA ROMÂNĂ

PRIMA EXPEDIȚIE ZOOLOGICĂ ROMÂNEASCĂ ÎN BRAZILIA

Printre preocupările majore ale muzeelor de istorie naturală din întreaga lume este și aceea de a-și îmbogăți neîntrerupt colecțiile științifice cu material cât mai variat, provenind din cele mai diverse zone geografice, indiferent dacă este vorba de zone terestre sau marine. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, indiferent dacă este vorba de zone terestre sau marine. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, indiferent dacă este vorba de zone terestre sau marine. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, indiferent dacă este vorba de zone terestre sau marine.

Din păcate, Muzeul de Istorie Naturală "Grigore Antipa" din București, desu un bun nume nu numai în țară dar și peste hotare - renume acumulat pe parcursul celor 160 de ani de existență - nu a dispus de fondurile necesare pentru organizarea unor asemenea activități. Așa se face că singura campanie de colectări și cercetări în afara granitelor țării, în zone mai îndepărtate, a fost cea organizată și întreprinsă de academicianul Mihai Băcescu - directorul muzeului la acea vreme - împreună cu un grup de specialiști, pe coastele Tanzaniei, în anul 1973. Abia după evenimentele din decembrie 1989 demersurile specialiștilor muzeului amintit au fost întotdeauna cum se cuvine iar rezultatul a fost concretizat prin organizarea a două expediții, ultima având loc în urmă cu câteva luni, în îndepărtata Brazilie.

Alegerea Braziliei ca loc de desfășurare a colectărilor zoologice s-a datorat mai multor factori, dintre care amintim: existența unor întinse suprafețe cu păduri virgino, neinfluentate încă (sau foarte puțin influențate) de factorul antropogen, prezența unor forme de relief variate, străbătute de numeroase cursuri de apă și deopotrivă cu o largă deschidere spre ocean, condiții de climă extrem de diferite și altele, factori ce au influențat pozitiv atât abundența faunistică cât și marca variabilitate statorinică în decursul timpurilor.

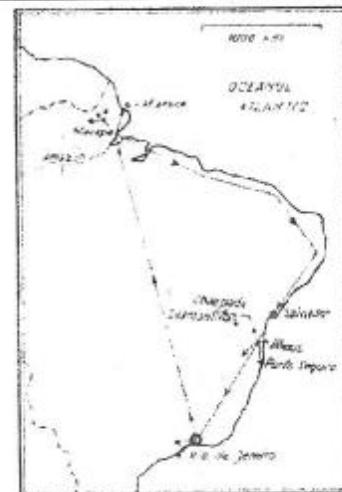
În plus, nici un zoolog român (cu atât mai puțin o cehipă) nu a participat în vreun fel

la colectări faunistice în aceasta parte a lumii, expediția Muzeului "Grigore Antipa" fiind prima po tărâm brazilian. Cum însă tot mai multe state au rezerve pentru acordarea aprobării unor expediții străine, în vederea protejării faunei proprii, expediția românească s-a realizat printr-un program de colaborare cu specialistii brazilieni de la Universitatea Santa Ursula din Rio de Janeiro, care prevede studiu biodiversității din zona neotropicală, ceea ce a facilitat realizarea ei.

Echipa română a avut în componența ei zoologi din multiple domenii, pentru a acoperi cât mai bine grupele de animale specifice mediilor naturale braziliene: forestru, acvatic dulcicil și marin. În depin acord cu cele de mai sus, membrii participanti au fost: dr. Dumitru Murariu, directorul muzeului și sef al expediției, mamalog, specialist în rozătoare, Năstase Rădulet, mamalog, specialist în chiroptere (lileci), Dorel Ruști, entomolog, specialist în lepidoptere (fluturi), dr. Nicolae Gădean, limnolog, Marcel Ionescu, tehnician taxidermist [impăietor], moniera principală a acestuia fiind prepararea materialului colectat și autorul acestor rânduri (Modest Gutu), oceanolog, specialist în unele crustacee marine. Din partea braziliană au participat direct la expediție, prin rotație, un număr de săpte specialiști de la Universitatea Santa Ursula, la care se adaugă - cum era și firesc - ghizii locali, cei mai buni cunoștori, sub toate aspectele, a zonelor parcurse.

Programul și traseul expediției, stabilite cu colegii brazilieni, au vizat trei zone principale (nordică, centrală și sudică) situate în apropierea litoralului, asigurându-se, în acest fel, accesul atât la fauna terestră cât și la cea marină.

Prima etapă (26 aprilie - 17 mai) s-a desfășurat la nord-est de Amazon, în regiunea Serra do Navio (Statul Amapa), zonă cu păduri întinse străbătute de numeroase cursuri de apă, unele cu debite remarcabile, pe malurile cărora se puteau zări case și gospodării



Traseul parcurs de Expediția Muzeului "Grigore Antipa" în Brazilia

râzlețe. Colectările făcute aici au cuprins, printre altele, rozătoare, lileci, păsări, serpi, sopârle, broaște, pești (printre care și tamutul răpitor piranha), insecte (furnici uriașe, viespi, fluturi etc.), paianjeni uriași, dar și crabi și crevete de apă dulce. Un punct extrem de interesant din această primă etapă l-a constituit deplasarea pe insula Maraca, situată nu departe de continent, la circa 200 km nord de gurile de vărsare ale Amazonului, declarată rezervație naturală și având o faună acvatică de tip salmastric.

Etapă a II-a (18 mai - 18 iunie) a cuprins, de asemenea, un teritoriu întins, situat atât la sud cât și la est de orașul Salvador, capitala statului Bahia. De retinut pentru această etapă, sunt leșirile pe mare cu vase de pescuit și colectările marine din zonele cu recifi de corali, ca și cele de noapte, de la Ilheus, Olivença și Porto Seguro. Cercetările întreprinse în Chappada Diamantina (la cca 300 km de litoral), zonă stâncoasă și săracă în vegetație, au evidențiat prezența a numeroase specii de lileci (printre care renumii lileci-vampiri și mai puțin cunoscuții lileci-pescari), ce-si găsesc adăpost în numeroase șesteri existente.

Etapă a III-a (19 iunie - 8 iulie) și ultima, a avut în vedere zonă situată la sud de Rio de Janeiro, colectările fiind axate atât pe fauna marină (arici și stele de mare, moluște, microfauna bentonică etc.) cât și pe cea de uscat, "recolta" concretizându-se, în afară de unele mamifere mici, păsări, reptile, insecte, diverse nevertebrate etc. și prin capturarea a două capibara, cele mai mari rozătoare cunoscute, cu greutatea de până la 20 kg.

Dacă expediția s-a desfășurat fără incidente majore, nu au lipsit, cum era și firesc, momentele mai puțin plăcute, determinate fie de pericolul intepăturilor de viespi, furnici sau tântari, fie de ploile abundente care pătrundeau până la piele, fie de valurile de pe mare, al căror efect mergea până la renunțarea la activități. Dar despre acestea din urmă, mai amănuntit, în numeroele viitoare.



Membru expediției române cu doi dintre colegii brazilieni, pe malul brațului nordic al Amazonului, la boala din Santana, care indică latitudinea sudică de 00°03'.49". De la stânga la dreapta, în rândul din față: Modest Gutu, Dorel Ruști, Claudia Santos. În rândul din spate: Nicolae Gădean, Năstase Rădulet, Marcel Ionescu, Dinis Freitas și Dumitru Murariu.

Modest GUTU
Cercetător principal II
Şeful Secției de Nevertebrate

MARILE VELIÈRE

CINCI "SISTER SHIPS"

În anul 1933, la Santierele navale Blohm und Voss din Hamburg a fost construită o navă-școală cu vele, sub denumirea de "GORCH FOCH" (I). Ea era prima navă dintr-o serie de cinci veliere și trebuia să înlocuiască o altă navă-școală, "NIOBE", scufundată în anul 1932. Ulterior, la același santier și după același plan de forme vor fi construite alte trei nave-școală: "HORST WESSEL" (1936), "ALBERTH ROSCHLAGETER" (1938), pentru Germania și "MIRCEA" (1939), pentru România. Începutul celui de al doilea război mondial va găsi, astăzi, în serviciu, patru mari veliere din aceeași serie, trei sub pavilion german și unul sub pavilion românesc, la bordul căror se instruiau viitorii ofițeri de marină ce urmău să încadreze flotele celor două țări.

Caracteristicile de bază ale celor patru nave - școală erau: deplasament - 1650 tone, lungime - 82 metri, lățime - 13 metri, pescău - 5,23 metri, suprafață velică - 1750 metri pătrați (datele aparțin primei nave din seria "GORCH FOCH").

Toate cele patru nave - școală, după al doilea război mondial, s-au constituit în capturi de război: "GORCH FOCH" și "MIRCEA" pentru Uniunea Sovietică, iar "HORST WESSEL" și "ALBERTH ROSCHLAGETER" pentru S.U.A.

În anul 1945, "GORCH FOCH" a fost scufundată în largul coastelor portului Strasbourg - Marea Baltică, scoasă la suprafață în anul 1948 și reparată, pentru ca în anul 1951 să fie desemnată ca navă-școală cu vele a marinei comerciale sovietice, sub denumirea de "TAVARISCI".

Astăzi, nava are portul de reședință Odessa și este nava-școală a Marinei Ucrainene.

Ce soartă au avut celelalte două nave germane care au traversat oceanul? "HORST WESSEL" și-a schimbat numele în "EAGLE", intrând în componența Gărzi de Coastă a S.U.A., "ALBERTH ROSCHLAGETER" va trece Ecuatorul, în emisfera sudică, fiind vândut Braziliei, pentru ca în 1962 să traverseze din nou Atlanticul, achiziționat de Marina portugheză și rebotezat "SAGRES II".

După cum se stie (revista noastră a mai publicat date despre acest episod) "MIRCEA", luat drept captură de război de către Uniunea Sovietică, alături de cea mai mare parte a navelor de luptă, a fost repatriată la 26 mai 1946.

Germania, rămânând fără nave-școală după al doilea război mondial își va construi, în 1958, după planul de forme original o altă navă căreia îi va da denumirea tot "GORCH FOCH" (mai lungă, însă, cu 26 de picioare), încheindu-se

astfel seria.

Așadar, astăzi, pe mări și oceanele lumii navigă cinci "sister ships" cu porturi de reședință în cinci țări.

Aproape în fiecare an, cu ocazia diverselor manifestări sau regate ce se organizează în porturi sau pe mare, cele cinci "sister ships" își încrucisesc rutele de navigație sau intră în competiție pentru adjudecarea locurilor fruntașe. Astfel, în anul 1974, "TAVARISCI" câștigă regata Copenhaga - Gdynia la care au participat un număr mare de veliere mari și mici printre care și yachtul regal "BRITANNIA".

Printre marii absenți la această regată a fost și N.S. "MIRCEA".

Urări mai târziu, în iulie 1975, cele cinci "sister ships" se vor întâlni la două manifestări de mare amploare: festivitățile prilejuite de aniversarea a 700 de ani de atestare documentară a orașului port Amsterdam și aniversarea bicentenarului înființării Yacht Club-ului din Londra.

Ca participant la aceste manifestări am avut ocazia să asist, nu fără emoție, la întâlnirea de pe Tamisa a celor două nave tip "GORCH FOCH". Aflate sub pavilioane naționale diferite "TAVARISCI" - U.R.S.S. și "GORCH FOCH" - R.F.G., cu fair-play-ul desăvârșit ce-i animă și leagă în același timp pe marinari, cele două nave și-au coborât pavilionul, în semn de salut, aproape simultan, demonstrând prin această lipsă resentimentelor pentru consecințele unor evenimente istorice de care nu se fac vinovate.



Nava - școală "MIRCEA"



Nava - școală "TAVARISCI"

Cele cinci "sister ships" s-au regăsit, apoi, în iunie 1976, la cea mai mare manifestație organizată vreodată pe ape, la care au participat cvasitotalitatea marilor veliere ale lumii: regata Insulele Bermude - Newport, "OP SAIL '76", regată ce a precedat festivitățile prilejuite de bicentenarul S.U.A.

A fost, de altfel, și singura regată în care cele cinci nave surori s-au aflat în competiție directă, ceea mai târziu dintre ele - "GORCH FOCH" (II) adjudecându-si locul de onoare.

La 4 iulie 1976, orele 10.00, data la care în portul New York au avut loc grandioase manifestări prilejuite de bicentenarul S.U.A., sute de veliere având în frunte nava gazdă, "EAGLE", au trase pe defilarea, în amonte, pe fluviul Hudson. Se dădea, astfel, salutul zecilor de conducători de state și delegații oficiale în frunte cu președintele S.U.A. de atunci, Gerald Ford, aflat pe portavionul "FORESTAL".

Destinul celor cinci "sister ships" se contopește cu cel al flotelor pe care le reprezintă - română, ucraineană, portugheză, americană și germană. An de an, la bordul lor se pregătesc, cu romanticismul și elanul specific vârstei, dar și cel dat de navigația cu vele, noi promovări de candidați, viitori ofițeri de marină. Poate ce aceea, atunci când ofițerii de marină din aceste țări oriunde se întâlnesc, pe lângă alte elemente comune, îl unește și conștiința faptului că A.B.C.-ul în arta marinăriei l-au învățat pe punctea unui mare velier: "MIRCEA", "TAVARISCI", "EAGLE", "SAGRES II", "GORCH FOCH".

Căpitan de rangul I (r)
Francisc HOSCIUC
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

Lumea văzută de marinari

Periplu în timp prin

CRETA ANTICĂ

(urmare din numărul 27)

La ieșirea din GORTYS, Francoudi a opus masina la marginea autostrăzii, cerându-si scurte ca atixa acum si-a amintit de câteva evenimente pe care trebuie neapărat sa le cunosc în legătură cu istoria locală. **Gortys**

Trebule să stii ca în perioada mileniuului unu i.d.Ch., el a fost cel mai puternic oraș-cetate din Creta. Un eveniment din istoria Gortysului este faptul că generalul cartaginez Hannibal, după înfrângerea lui de către romani în cel de al doilea razboi punic, trebuind să plece în prigie pentru a-și salva viața, a gasit aici, în anul 189, un scurt refugiu în fața secerelor rasburătoare a romanilor. Plină înse avertizat că romani au dat de urmă lui, el a părăsit Gortysul, refugându-se în Asia Mică. În anul 66 i.d.Ch., când insula a fost ocupată de romani, Gortys a devenit capitala Cretei și apoi a provinciei romane Cirenaica din Africa de Nord. Să, ca încheiere, despre Gortys, eu v-am vorbit prea puțin despre textul legislativ găsit aici. El este socotit ca un monument juridic realizat de dorieni în secolul VI i.d.Ch. Textul a fost scris pe zece plăci de marmură și cuprinde cel mai complet Cod de Legi privind probleme civile și criminale. Scrierea gravată în aceste plăci este unică în felul ei în Creta, fiindcă a fost folosit sistemul Bustrofedon, sistem numit astfel pentru că randurile sunt scrise lăra discontinuită, adică, un rând este scris de la stânga la dreapta, urmatorul de la dreapta la stânga, urmatorul de la stânga la dreapta, etc. Românesc, am putea traduce exact: acest sistem de scriere prin expresia du-te-vino. Plăcile pot fi văzute la muzeul din Heraclion.

FESTOS. - După circa 15 minute ne-am oprit la poalele unui deal singuratic ce se ridică semet în mijlocul unei vaste câmpii. Pe deal, ca și pe câmp din jur, se vedea multe ruine. Aveam în față rămășițele localității Festos, al doilea oraș important din perioada minoică. Distrus în două rânduri de cutremure, și recăldit de fiecare dată, el a fost distrus definitiv și jefuit în mod barbar la sfârșitul secolului III i.d.Ch., în urma războiului dus împotriva sa de către orașul Gortys. Locuitorii Festoujui au fost oameni pasnici, și unicul motiv al acestui război a fost doar invidia conducătorilor din Gortys pentru înaltul grad de civilizație și bogăție atins de Festos. "Dar, a nimitt să preciseze Francoudi, cum în lumea noastră totul se plăcea cândva cu aceeași

moneda, și Gortys, care a cunoscut secole de strălucire, a fost distrus și jefuit la rândul său, cu aceeași salbaticie de către arabi."

Am pornit apoi spre vârful dealului urcând pe o scara foarte lată. Ajuns pe podisul lui - un vast platou acoperit cu sfărâmaturi de coloane și blocuri - am facut un scut popas pentru a ne odihni după efortul depus în urcarea impunătoarei scarări ce mi se paruse că nu se mai sfârșea. Am făcut acest timp pentru a admira minunatele panorame pe care le vedeam pe întregul litoral de orizont. Privirile mi-au fost atrase de un mic nor alb, unic pe întreaga boltă cerească, aflat la mare departare de noi, și care pară așezat pe cîrmea unui munte. Vederea lui mi-a amintit de muntele Insula Minami Io Shima din Pacific, formata dintr-un singur munte abrupt, pe lângă care am navigat odată, și care,

în timp ce coboram scara de pe pantă dealului, am ascultat căte ceva din istoria Festosului. Ruinele din vârful dealului au aparținut palatului regal, al căruia plan arhitectural a fost asemănător palatului din Knossos. El a fost reconstruit pe ruinele unui palat mai vechi, bănuit a fi fost ridicat aici în jurul anului 2.000 i.d.Ch. Impresionanta scară, ce unește vârful dealului cu câmpia din jur, are o lungime de aproape 200 metri și o lățime de 13,5 metri. Principalele piese găsite aici, luate din Heraclion, sunt: un disc cu scriere hieroglifică precum și nenumărate figurine ale marilor zel. De asemenea au fost găsite statuete ale zeitelor cu serpi, luate cu multă finățe din ceramică, fără sau aur, toate purtând să fie văzute în muzeul din Heraclion.

AGHIA TRIADA. - După zece minute am întrat în fostul mic oraș regal Aghia Triada, construit în jurul anului 1.600 i.d.Ch., în apropiere de zămurile Mării Mediterane, ca reședință de vară a regilor din Festos.

- Deși a avut o existență de numai trei secole, Aghia Triada este totuși un important centru arheologic. Aici au fost găsite capodopere ca: fresce, cypre de aur, tablă cu inscripții - în parte încă nedescifrate -, diferite vase luate cu un inalt rafinament, ca și un celebru sarcofag lucrat din tuf, o rochă poroasă și usoară formată din cenușă vulcanică, datând dinainte de anul 1.400 i.d.Ch. Sculptura ce împodobește sarcofagul arată că el a servit la înhumarea unui rege. Toate acestea se află la muzeul din Heraclion și trebuie să le vedeti neapărat, spre a vă putea da seama de nivelul de viață ains de locuitorii acestui oraș, ale căruia ruine, în majoritatea lor, continuă încă să doarmă sub invelișul de lut ce le acoperă de peste trei milenii", și a încheiat Francoudi prezentarea.

Drumul spre orașul regelui Minos.

Am pornit apoi spre Knossos, celebra localitate istorică aflată la 5 kilometri sud-est de Heraclion. Pe șoseaua plină de serpentini, priviri și gâncuri mi-au fost captivate de superbele panorame pe care mi le oferă munții impăduriti și prăpădiosi, ca și plantațiile de cîtrice în care atârnău, asemenea unor globuri colorate, portocalele și lămălile; iar în această bogăție de culori vedeam din când în când vârful înzăpezit al muntelui Ida, el însuși părând a avea o nuanță violetă. Iesind dintr-o plantație de cîtrice, orizontal s-a largit brusc, lăsând liberă vederi o îngrămadire de ruine printre care se înalță o impresionantă ruină formată din două etaje. După coloanele vopsite roșu, și după peretele ei drept și fără stricări - reduși ca înăndere - se deducea ușor că ruina era în curs de reconstrucție.

- "Aveți în față cea mai măreață rămășiță a anticului Knossos", mi-a spus Francoudi. Acolo a fost palatul regelui Minos.

(urmare în numărul viitor)

Căpitán de Cursă Lungă

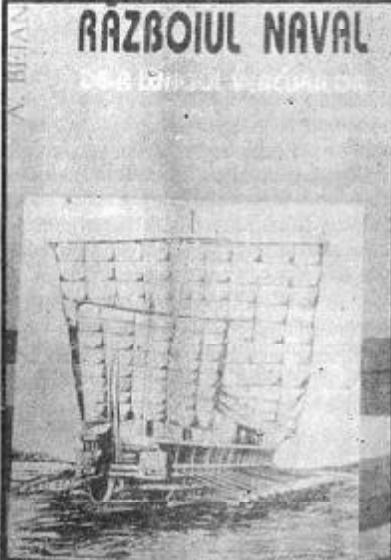
Petre MURESEANU



Palatul din Knossos

RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

RĂZBOIUL NAVAL



RĂZBOIUL NAVAL DE-A LUNGUL VEACURILOR

Semnalăm o nouă apariție editorială de mare interes "RĂZBOIUL NAVAL DE-A LUNGUL VEACURILOR" (vol I).

Rod al unei îndelungate munci de documentare din partea căpitanului de rangul I (r) ANTON BEJAN, lucrarea prezintă, într-o formă sintetică și pe cât posibil mai cuprinzătoare, unul dintre cele mai fascinante capitulo ale istoriei marinei: războiul naval.

NOTE DE LECTOR

Faptele și concluziile prezentate în acest volum sunt în cea mai mare parte un rezumat al informațiilor cuprinse în numeroase tratate de istorie navală în principalele ţări maritime, tratate la care cei interesați pot face apel pentru precizări și detalii pe baza trimiterei bibliografice. În unele cazuri, mai ales când este vorba de Marina Română, au fost folosite și diverse studii și articole recente care completează sau pun într-o nouă perspectivă teze mai demult formulate.

Volumul I al lucrării "RĂZBOIUL NAVAL DE-A LUNGUL VEACURILOR" tratează epoca navelor cu rame, prima și cea mai îndelungată epocă din istoria marinelor de război și a tacticii navale. Ea a durat peste cinci milenii, timp în care navele militare cu rame au constituit baza puterii maritime a statelor din lumea veche și antică, iar din ea feudală până în secolul VI e.n.

Toți cei interesați în procurarea cărții (preț 2200 lei) se pot adresa redacției revistei "MARINA ROMÂNĂ".

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

O REUȘITĂ EXPOZIȚIE DE PICTURĂ ȘI ARTĂ DECORATIVĂ

Pentru a patra oară, la Muzeul Marinei Române, a expus Monica Gorovei. Prima, era în primăvara lui '87, când cele peste treizeci de acuarele ne aduceau în diverse ipostaze marea, marea noastră cea de toate zilele. Erau timide, dar, de fapt, simplul "atac" al mării de larg este un act de curaj, dat fiind că puțini sunt artiști care o fac.

După ce "a cîntreierat" prin București, Iași, Alba-Iulia, Brașov, Suceava, Austria, Germania, Israel, Cehia, Ungaria, lucrările sale fiind prezentate în muzeu din România, dar și în colecții particulare din țară și străinătate, din-a Monica Gorovei a revenit la Muzeul Marinei.

În multe din lucrări cerul se unește cu marea și pădurea. Marea este fantastică, cerul e dispus spre dialog, iar pădurea asternând "covorile fermecători" peste metamorfoza existenței noastre. La prima vedere, culorile sunt alese cu grija, apoi te șochează aparentă dezordine ca, pe măsură ce privești lucrările, să-ți affli liniaștea de care ai nevoie. Cele trei elemente componente ale operei Monicăi Gorovei - marea, cerul și intensitatea verde - constituie o trinitate aleasă cu grija și suspendată în vizuri filosofice. Pe mare te întâlnesti cu haosul valurilor, alternat de o linie îndoielnică, cerul te apasă în seninătate,

dar și sub plumburiul toamnei, pădurea zvăcnestă spre viață într-un verde adesea nebun. Toate îți dău clorofila și izvorul existenței și te îndeamnă la meditație, iar de multe ori îți oferă liniaștea sufletească de care avem atâtă nevoie.

Monica pictează cu sufletul și parecă în fiecare nuanță de culoare să înfățișeze o lacrimă numai de ea stință. Poate că această toamnă, care ne-a acoperit cu nuanță el galbuiu, s-a asociat frumuseții surprinse pe sineze și împreună ne conduc spre ideea unei existențe, către căldura la care năzuim.

Încercăm să credem că întreaga sa operă va trece pe sub arcul de triumf al năzuințelor noastre. Îl dorim din toată inimă să ajungă acolo unde frumusețea se logodeste cu speranță, făcând ca inimile să bată miei tare pentru frumos.

Expoziția Monicăi Gorovei nu este o fata morgana ci o realitate de o frumusețe și gingășie de care se bucură toți cei ce se opresc în fața uleürilor, acuareelor și imprimeurilor, obiectelor din sticlă ce s-au aflat, în această toamnă, în sălile Muzeului Marinei Române.

Mariana PÂVĂLOIU
Foto: Mihai SERBĂNESCU



*EI, MARINARI,**MEREU AI NOSTRUI*

De cănd în viață șefului secției transmisiuni, electronică și informatică din Statul Major al Marinei Militare, căpitan de rancul I CHENDERES LIVIUS, s-a adăugat un moment cu deosebită incârcătură emoțională: trecerea la pensie.

Născut la data de 29 iunie 1936, pe meleaguri hunedorene, în zona Cetăților de Scaun ale lui Decebal și Traian, căpitanul de rancul I Liviu CHENDERES imbrățișează cariera militară de marină întrând, în toamna anului 1953, în Școală Militară Superioră de Marină, devenită în anul 1964 prima instituție de învățământ superior militar pentru formarea ofițerilor de marină.

A absolvit facultatea de transmisiuni în septembrie 1957.

A încărat funcții urcând în mod constant treptele ierarhice pe linie de specialitate: comandant unitate de luptă și specialist la unitățile de nave, comandant de subunitate la unitățile de transmisiuni de lucru din Marina Militară, șef de Stat Major și comandant de unitate de transmisiuni și radiotehnică, șef al transmisiunilor unei Mari Unități.

După absolvirea Academiei de Înalte Studii Militare, în 1978, este încadrat în compartimentul transmisiuni, iar în aprilie 1979 este numit șef al transmisiunilor Marinei Militare.

Își perfecționează pregătirea militară și de specialitate absolvind Cursul postacademic în anul 1985.

Întreaga activitate i-a fost marcată de dăruirea, pasiunea și simțul de răspundere dovedite pentru perfecționarea continuă a sistemului de transmisiuni al Marinei Militare, asigurarea funcționării și stabilității nevoilor de legături necesare conducerii, cooperării și înșinuirii forțelor, pregătirea de luptă a efectivelor și creșterea competenței corpului de cadre pe linie de specialitate.

În ziua trecerii la pensie, domnul căpitan de rancul I CHENDERES LIVIUS și-a destăinut sentimentele și gândurile specifice momentului, a căror dominantă o constituie încrederea și optimismul. Încrederea în instituția în slujba căreia s-a aflat, în capacitatea cadrelor din domeniu:

(urmăre din pag. 13)

și un Tânăr inginer, pe atunci, pasionat de studiul fenomenului, MATEI KIRALY.

După mai bine de treizeci de ani de cercetări, realizările sale îl încununează o carieră de invidiat. România se află azi printre puținele țări din lume care proiectează și construiesc nave pe pernă de aer, nave capabile să dezvolte o mare viteză de deplasare pe apă și cu o capacitate de transport ridicată, depășind în eficiență navele aşa-zise clasice.

Un vis de tinerete și o realizare în apogeu de carieră profesională - NAVA PE PERNĂ DE AER reprezintă, pentru inginerul MATEI KIRALY, atât în calitatea sa de proiectant cât și de instructor, încununarea unei munci de o viață. O viață petrecută la planșetă și în salopetă pe sănzier. O viață pentru o idee căreia i-a subordonat întreaga existență socială și profesională.

"Am citit tot ceea ce s-a putut citi despre navele pe pernă de aer, am studiat tot ceea ce s-a putut studia în

condițiile în care datorită sistemului social în care am trăit accesul la informații și la cercetări în domeniu, pe plan mondial, era extrem de limitat. Nu mi s-a oferit ocazia să plec în străinătate să văd cum arată o navă pe pernă de aer, să studiez întreaga gamă de fenomene căreia î se subordonează o astfel de construcție. Mă refer la modul de construcție și funcționare practică a unei astfel de nave. Există, totuși, o diferență vizibilă în a vedea niște poze și a proiecta și construi în condițiile noastre de tehnicitate, cu oamenii noștri, cu experiența noastră în domeniu.

Am parcurs, practic, toate etapele: de la faza de jucărie până la faza pe care o veți, adică nava capabilă să ia acum 60 de oameni la bord și să-i transporte pe mare, cu o viteză de 30-35 de noduri, în condițiile de confort până la mare de gradul doi-tri.

Nu s-a apelat la nici un fel de licență și nici tehnologie din afară. Tot ceea ce s-a realizat a fost numai cu experiență și tehnologie proprie.



specialități care au de soluționat probleme de o deosebită complexitate. Optimist în angajarea națiunii și în special a principalelor sale instituții în edificarea unei societăți cu adevărat drepte și prospere, domnia sa și-a declarat intenția de a activa în cadrul "Fundației Colegiului Național de Apărare" și a filialelor locale a asociațiilor de profil militar și marinăresc.

Cu ocazia pensionării, neavând posibilitatea de a-i acorda premiul "DE EXCELENȚĂ" ne rezumăm la a-i ura, în numele tuturor marinarilor, al colectivului redacțional al revistei noastre și al cititorilor ei, domnului căpitan de rancul I LIVIU CHENDERES, multă sănătate și tradiționala "PENSIE CÂT MAI LUNGĂ".

Nava este echipată cu 5 motoare a 250 C.P. de producție românească, unul din ele asigurându-i sustentația prin antrenarea a 2 ventilatoare care realizează perna de aer, iar celelalte patru, jetul de aer. Deplasarea ei la suprafața apei se face prin alunecare, glisează pe apă ca și cum ar glisa pe gheță.

În urmă cu doi ani am avut ocazia să vizitez o navă de transport desant americană în portul Constanța. Avea la bord și nave mici pe pernă de aer, fiind pentru prima oară când vedeam astfel de nave, pe viu, construite în străinătate. Am putut să constată că nu sunt cu nimic superioare celor construite de mine până atunci și eu care făcusem cel puțin 250 de ore de navigație".

Cu aceste gânduri mi se confesa inginerul MATEI KIRALY atunci când mi-a prezentat cea de-a doua navă pe pernă de aer a căror proiect și construcție poartă semnătura sa.

MULT SUCCES DOMNULE INGINER!

MAGAZIN • MAGAZIN

○ ILUZIE DEFINITIV SPULBERATĂ:

COMOARA "DIAVOLULUI MĂRII"

Un velier cu trei catarge, un pirat modern și o insulă izolată din arhipelagul Tahiti au întreținut ani în sir controversata legendă a aurului "DIAVOLULUI MĂRII".

Ofițer de marină german, cu o conduită de gentleman la comanda velierului de cursă "SEEADLER" ("DIAVOLUL MĂRII"), Felix Grof von Luckner a câștigat în primul război mondial admirăția deopotrivă a prietenilor ca și a dușmanilor.

S-a născut la Dresda, la 9 iunie 1881, într-o nobilă familie prusacă. Încă de la vîrsta de 13 ani el hoinăreste pe mare, slujind 7 ani ca marină, după care devine locotenent în rezervă și ulterior în Marina imperială.

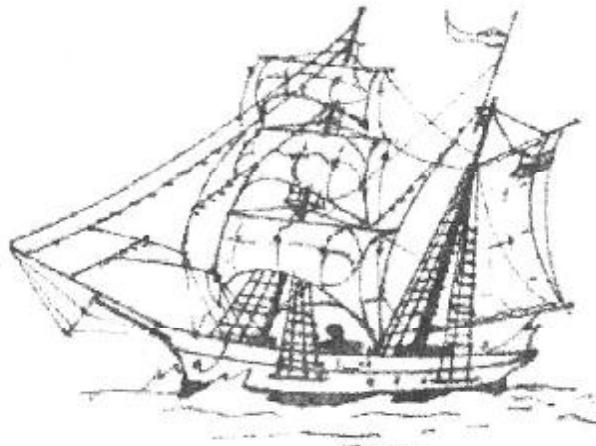
În 1916, la comanda navei "SEEADLER", el străpunge blocada Angliei și navigând pe la Capul Horn spre Pacific capturează și scufundă în drumul său 16 nave înarmice fără să provoace pierderi de vieți omenești. Echipajele și pasagerii au fost debarcăți în porturi neutre.

La 2 august 1917, nava sa a naufragiat pe tărâmurile Insulei Mopelia din Arhipelagul Societății, situat în sudul Oceanului Pacific. Împreună cu cinci membri ai echipajului el a întins velele pe o barcă cu care a încercat să se salveze - dar au fost capturați în Wakaya (Insulele Fiji). Restul echipajului său s-a refugiat în Chile.

Von Luckner a murit la 13 aprilie 1966, la Malmö în Suedia, lăsând încă pentru mulți ani neelucidat misterul comorilor sale.

Deosebit de circumspect, dar totdeauna dornic să se plaseze în centrul atenției opiniei publice, contele Luckner reactivează la sfârșitul anilor '20 tentațiile multor aventurieri captivări de epopeea faimoasei sale comori. Conform versiunii acestora, ea ar conține seifuri doldora de bani, adunate la bordul navei sale în urma jefuirii a 21 de vapoare și nave cu pânze captureate în cariera sa piraterească, evaluate de presă la valori cuprinse între 2 și 20 milioane de mărci, dolari și lire sterline. Camuflată într-o ladă metalică pentru munitii, ulterior sudată, comoara s-ar afla la 20 de metri adâncime în fața insulei Mopelia, scufundată odată cu sfărâmarea corabiei sale de reciful de corali ai atolului.

Zeci ani mai târziu, același inventiv plăsmulator de legende lansează o nouă ficțiune: aurul a fost îngropat pe o insulă. Această ipoteză declanșează un



amăgitor exod al aventurierilor acaparati de febra aurului. Ei nu pregetă să se scufunde luni în sir în împrejurimile insulei sau să scocească cu disperare solul sub soarele coplesitor al sudului. La informațiile din carte "Miturile aurului" de Norbert von Frankenstein s-au adăugat de-a lungul anilor descoperirile arheologiei subacvatice ca și evocările despre piraterie consemnate în jurnalele de bord și alte anale de navigație.

Studiul atent al tuturor documentelor aferente demonstrează însă că o astfel de comoară nu a existat vreodată.

Totuși, la mijlocul anilor '50, contele modifică oarecum datele problemei, povestind că are tatuată pe piciorul stâng harta pe care este localizată comoara. Dar nimenei din anturajul său n-a zărit vreodată un asemenea desen... Conform unei chitante, în casa de bord a contelui Luckner se găseau exact 59.882,50 mărci germane. Alte valori nu apar consemnate în jurnalul de bord al navei sale.

Si totuși, o singură dată Luckner a fost apoape de realitate. La sfârșitul anilor '30, el participă cu schoonerul "DIAVOLUL MĂRII" la o paradă navală. Asaltat de presă, contele a negat existența comorii îngropate. Aceasta (sic!) a fost împrumutată pentru a fi restituță ulterior Germaniei.

Sunt invocate jurnalul de bord și o scrisoare oficială a împăratului Wilhelm al II-lea, care, bineînteleș, nu a existat niciodată. Cât despre Jurnalul de bord acesta a fost predat de secundul său, locotenentul Alfred Kling autorităților chilene cu 20 de ani în urmă.

Pentru a pune capăt definitiv acestor năstrușnice fabulații în toamna acestui an a apărut în Germania biografia "GRAF WECKNER. DIAVOLUL MĂRII - LEGENDĂ ȘI ADEVĂR" de Norbert von Frankenstein care face lumină în biografia acestui temerar navigator.

MAGAZIN • MAGAZIN

Pirații secolului XX

ATENTAT LA VITALITATEA NAVELOR

Cea mai nouă formă de piraterie navală este cea tehnologică, practicată din ce în ce mai des de firme necunoscute care imită piese de valoare și de strictă utilitate domeniului naval.

Practic, o firmă pirat produce același gen de mărfuri cu cele realizate de concernele renumite, produsele pirat au sigla falsă a produselor reale, dar prețul diferă izbitor și simțitor, iar distribuția produsului se face de către negustori (comerțianți) nevăzuți și necunoscuți de producătorul real.

Problema apariției pieselor de schimb navale, pirat, este acută în prezent, mai ales în condițiile urgențării lucrărilor de reparații sau construcții navale și livrarea pieselor originale cu întârziere, din diverse motive.

Cea mai păgubită firmă de pe urma pirateriei cu piese de schimb navale este firma ABB (ASEA BROWN BOVERI), renumit constructor de turbosuflante.

Mai recent însă au apărut cazuri de piraterie cu piese de schimb din lumea constructorilor de motoare navale, ceea ce afectează imaginea produsului, producătorului și procesului de distribuție autorizată.

Ceea ce atrage la piesele de schimb navale pirat, este prețul. Nu se ține însă cont de nivelul de performanță, de raportul firesc cost-performanță, de fiabilitate, costul ce decurge legat de exploatare, întreținere, reparare și (sau) înlocuire. Piese de schimb navale pirat sunt produse ilegal, după proiecte și documentație realizate incomplet și aproximativ sau, mai grav, sunt reconditionate din piese ce au fost exploataate inițial până la uzură, conform sarcinilor, după care au fost refăcute și distribuite pe piață.

Certificatul care însoțește astfel de piese ori sunt false, ori nu

au întrunit necesarul minim de cerere pentru a putea primi acceptul registratorilor navale.

Firma ABB consideră că cei ce folosesc piesele de schimb pirat ar trebui să cunoască faptul că ele sunt, tehnologic vorbind, depășite, elaborarea acestora nerealizându-se conform standardelor de calitate și performanță cerute pe piață și respectate de firmele producătoare adevărate. Devierea de la proiectul inițial și de la tehnologia reală, originală, duce la elaborarea unei tehnologii aproximative și improvizate, de realizare a piesei de schimb, ceea ce determină și coborârea standardului calitativ și de exploatare. Astfel, riscul defectării piesei crește multiplicat, periclitându-se securitatea navei și echipajului.

Aceleași considerente sunt valabile și în ceea ce privește tehniciile de service și întreținere.

Firmele autorizate și producătorii originali își dezvoltă continuu calitatea prestărilor, în timp ce organizațiile ce prestează service

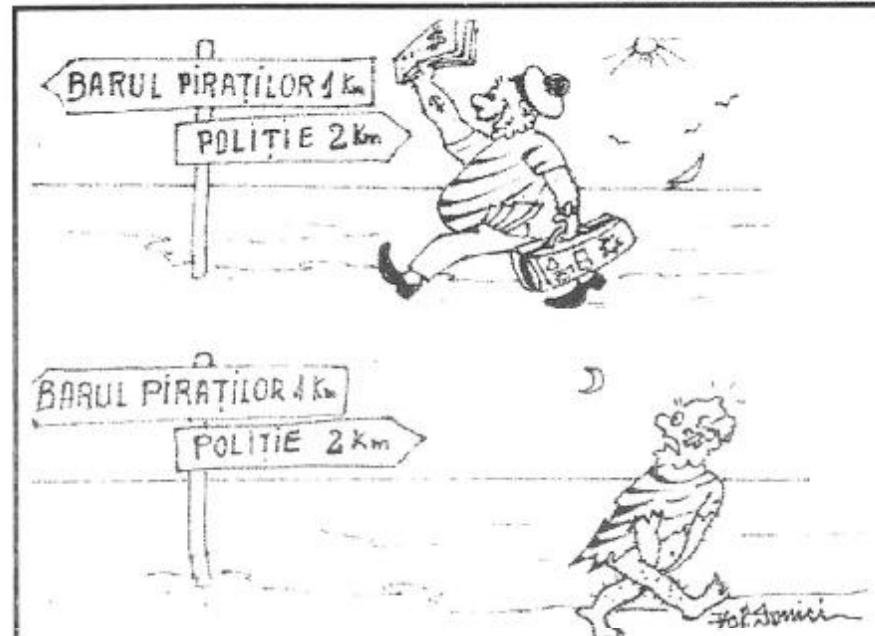
neautorizat nu pot atinge parametrii celor dintâi. Argumentul rezidă din faptul că dacă ofertantul-pirat al serviciilor atingea parametrii solicitați de producător, el putea deveni, în mod automat, reprezentantul intereselor acestuia în domeniul respectiv.

Numai un reprezentant autorizat oferă garanție pentru serviciul prestat, efectuând serviciul cu piese originale livrate și (sau) montate, iar calculația, chiar dacă intimidează, protejează motivația calitativă a prestării și liniștește beneficiarul care folosește produse de calitate la un nivel și interval de timp garantat.

Piese de schimb-pirat se dovedesc a fi, aşadar, o falsă economie, având un timp de viață mult redus față de originale, parametrii diferenți de cei solicitați de insulațiile originale și sunt practice reale atențate la vitalitatea navei.

Un personal specializat și autorizat care dispune de tehnologia și piesele originale va motiva prețul prestării ridicat, dar și cheltuielile reduse pe perioada ulterioară a exploatarii.

Inginer
Cătălin POALELUNGİ



MAGAZIN • MAGAZIN

SOCIETATEA ECOLOGICĂ ȘI MAREA NORDULUI

Primul contact cu Marea Nordului a reprezentat o surpriză plăcută atât pentru mine cât și pentru marea majoritate a echipajului, și anume o perche de balene cenusii ce-si urmău, nestingherite de navele din jur, drumul spre nord. Surpriza a fost cu atât mai mare pentru noi care stiam despre poluarea ce a distrus, în Marea Nordului, fauna și flora. În același timp la tribord se zăreau trei platforme marine de extracție în jurul cărora se scădea o turmă de defini ce-si vănuau hrana în apa lăptă din jurul lor. La 30 de minute de la primul contact vizual cu cetaceele, un nou jet de apă și-a făcut apariția la bord, semnalându-ne în acest fel apariția unei alte balene. De această dată aparate și de fotografiat au intrat în funcționare, imortalizând momentul.

Prezența celor trei balene și a turmei de delfini din jurul platformei de extracție a constituit subiect de discuție la bordul navei, fiecare încercând să explică fenomenul în felul său. Nelămurirea a luat sfârșit abia la Ijmuiden unde pilotul, ce ne-a condus până la Amsterdam, ne-a dat informațiile necesare.

Ca urmare a degradării biosistemului din Marea Nordului, țările riverane au luat măsuri extraordinare de protejare a mediului marin, printre acestea numărându-se și supravegherea aeriană și din satelit 24 ore din 24 ore. Aruncarea pește bord a unei banale găleți cu reziduri petroliere va duce la formarea unei pete detectabile instantaneu, motiv pentru care nava respectivă va fi amendată cu o sumă destul de piperată. Vă dați seama

cât ar costa "bunul" obicei al marinilor noștri de a spăla tancurile petrolierelor sau magaziile mineralierelor într-o anumită zonă. Reglementările drastice au rea dus viața în Marea Nordului, unde în prezent bancurile de stavride și macrou, ce fac ca marea să fiarbă deasupra lor, pot satisface și cel mai ghinionist pescar din lume.

O altă surpriză au constituit-o grupurile destul de mari de găște și lebede ce pluteau pe luciu apei canalelor ce brăzdua Amsterdam-ul, fără a risca de a deveni răpiti. Ele sunt hrănite de olandezii ce-si au locuință în apropierea canalelor, fiecare familie având "propriile" păsări.

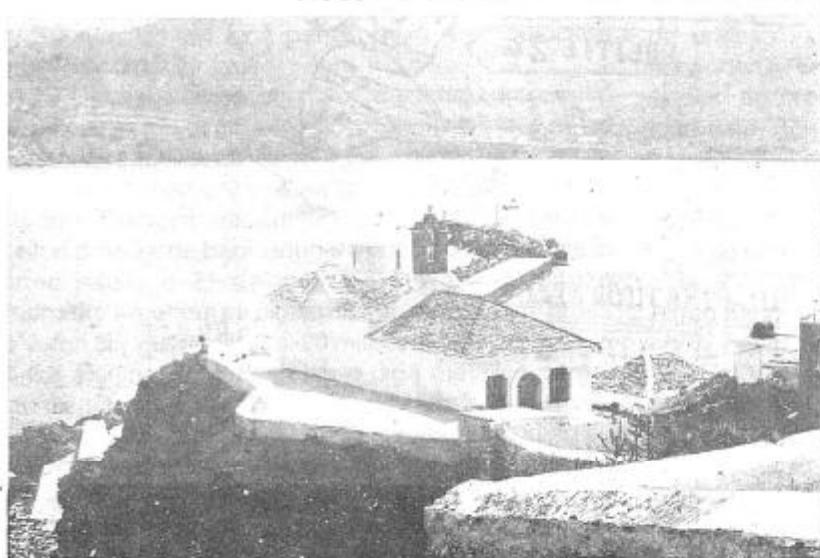
Pescuitul este cu adevărat ecologic, fiind cu desăvârsire interzis pentru pești mici. Pe uscat locul vrăbilor și pisicilor este luat de fazani și lapini, iar problema animalelor fără stăpân pare rezolvată. Numai la Rotterdam am văzut, la un colț de stradă, două farfurioare, una cu mâncare și alta cu apă pentru o pisică vagabondă, dar căreia întreg cartierul îi purta de grija, zilnic familiile din zonă hrănind-o pe rând, până când cineva o va adopta. Prin adoptie pisica primește statutul de membru al familiei respective. Tocmai din cauza numărului crescut de animale de casă, legislația flamandă prevede cu mare severitate păstrarea spațiilor verzi, marcate cu pancouri foarte sugestive împotriva poluării cu dejectiile animale.

Imaginea lăsată de atitudinea antipoluare și de educația ecologică în adevăratul sens al cuvântului mă făcă să înțeleg decalajul care desparte mentalitatea balcanică de cea occidentală și care este, totuși, în anumite cazuri mult exagerată.

Alin CRISTESCU

Corespondență din Larisa - Grecia
Periplu Egeeean

MINUNATA SKOPELOS



Insulă mai puțin cosmopolită, ce cuprinde câteva sate și o plajă minunată, întinsă pe tot tăriful ei, imbină, în viața sa linistită, tradiționalul cu turismul. Orasul cu același nume, centru administrativ și port în același timp, este "agățat" pe un deal stâncos de unde se deschide o panoramă deosebită turiștilor veniți să-si satisfacă capriciile în tavernele și barurile ce dău culoare vacanței lor. Punctul de atracție rămâne barul "Livadi", unde pe fondul muzicii grecesti poți petrece o seară de neuitat.

Plecând de pe plăcuta plajă din sud-estul insulei, străbătând un câmp verde, ajungi în satul Glossa ridicat într-o din puținele păduri din Grecia, sat unde pulsul tradiției este foarte viguros.

Doctor
Vatalis Kostas LYDIAS



GMB COMPUTERS

Constanta 8700 Str. Ion Lahovari Nr. 158
Tel. / Fax. (+40)-41-618305, 618478, 619222

GMB - MICROSOFT OFFICIAL PARTNER

Introducere în familia sistemelor de operare
Windows

Initial Windows-ul a fost gândit ca o extensie a sistemului de operare MS-DOS ce pune la dispoziție o interfață grafică atractivă comună tuturor aplicațiilor ce rulează sub el.

Functiile de bază au fost un management îmbunătățit al memoriei și asigurarea accesului unitar al înșuși sistemului: imprimante, CD-ROM, plăci video, etc.

Gândit inițial ca un sistem desktop, MS a extins Windows-ul până la sistem de operare pe 32 biți, multiprocesor, multitasking; capabile a gestiona resursele unei mari rețele de tip WAN (Wide Area Network).

Windows 3.1. - cu cele mai mult de 25 milioane de copii vândute, a reprezentat un succes în domeniul aplicațiilor desktop, el rulând pe mai mult de 70% din mașinile Intel existente pe piață. Windows 3.1 poate gestiona mult mai multă memorie decât MS-DOS și dispune de facilități multitasking ce permit rularea simultană a mai multor aplicații.

Windows for Workgroups (WFW) adaugă facilități de rețea la Windows 3.1. El permite crearea unor rețele peer-to-peer de până la 20 de utilizatori, fără a fi necesar un server dedicat. El permite punerea în comun a resurselor (fișiere, imprimante, plăci fax-modem, etc) în cadrul unui workgroup. Este îmbunătățit substanțial accesul la fișiere.

WFW se poate conecta la rețele tip UNIX, NOVELL, NETWARE și MS WINDOWS NT. Un fapt deosebit de important este că WFW deschide calea către sistemele client-server și prelucrarea distribuită a datelor.

Windows NT este un sistem de operare pe 32 de biți,

independent de MS-DOS, care poate rula pe diferite platforme hardware (Intel, Alpha, Mips) poate rula pe mașini multiprocesor. Windows NT se aseamănă foarte mult cu sistemele tip Unix (măni specialiști afirmă chiar că este un Unix mascat). Printre caracteristicile de bază se evidențiază: 32 de biți, posibilitatea de prelucrare simetrică multiprocesor (NT poate gestiona 2 procesoare, iar NT AS până la 8 procesoare), securitatea bazată pe obiecte, posibilitatea de a rula pe mai multe platforme hard, multitasking preemptive, tolerantă la erori ridicate, administrare facilă.

Windows NT este disponibil în 2 variante. Versiunea NT se adresează utilizatorilor stațiilor de lucru high-end ce rulează aplicații de calcul intensiv sau elaboră soft și care au nevoie de o platformă stabilă pe care să poată rula aplicații pe 32 de biți Windows și aplicații pe 16 biți Dos și Windows. Versiunea Windows NT Advanced Server este destinată celor ce au nevoie de un server de rețea puternic (ce cuprinde Advanced Fault Tolerance și Remote Access Service) pentru rularea unor aplicații server puternice. NT și NT AS oferă puternice facilități de lucru client - server și prelucrare distribuită.

**Ing. Paul PARASCHIVESCU
Director GMB SERVICES**



PUBLISHING

Str. DACIA 41B, Constanța 8700,
Tel.: (+40)-41-618478, 618305, 619222



Pret 300 lei