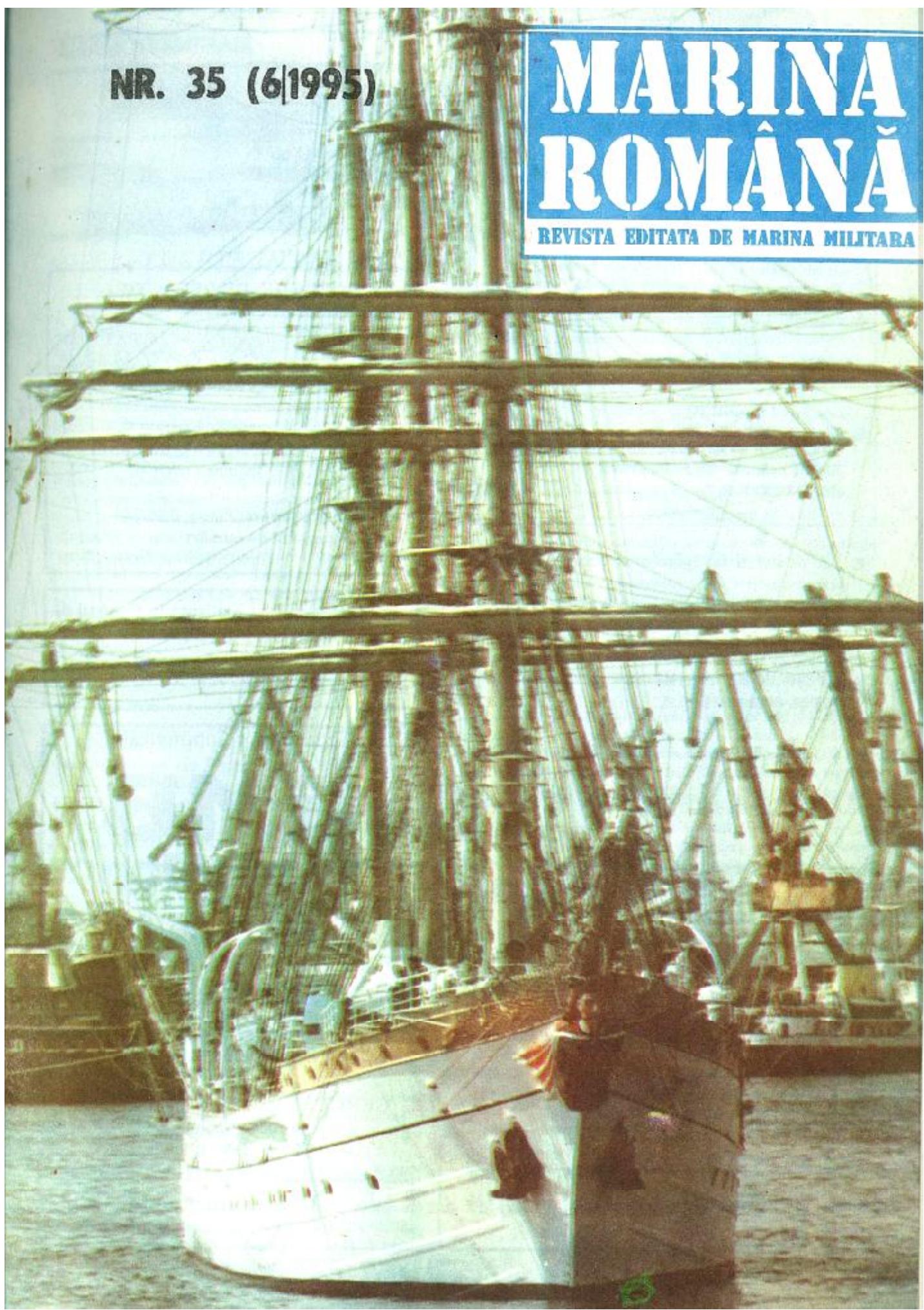


**NR. 35 (6|1995)**

# **MARINA ROMÂNĂ**

**REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA**



# Din SUMAR:

● **ÎNTEMEIEREA MARINEI MILITARE A STATULUI MODERN ROMÂN.....pag. 5**

● **PARTICIPAREA MARINEI ROMÂNE LA CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL.....pag. 8**

● **123 de ani de învățământ de marină.....pag. 14**

● **PERIPLUL NAVII MILITARE "MIDIA" ÎN JUDUL EUROPEI.....pag. 18**

● **ORSPEȚI RI MARINEI ROMÂNE....pag. 22**

● **CERCUL MILITAR CONSTANȚA - rampă de lansare a tinerelor talente.....pag. 25**

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

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

*Revista MARINA ROMÂNĂ se află la poziția 5043 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.*

**Coperte:** I - Nava-școală "MIRCEA"  
IV- Lansarea ancorei de flori la  
Ziua Marinei Române

## COLEGIUL DE REDACȚIE:

*Căpitan-comandor Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, căpitan Marian MOȘNEAGU, redactor.*

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

*Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ  
Responsabil de număr:*

*căpitan Marian MOȘNEAGU*

**Culegere text realizată la Centrul de Calcul al Marinei Militare**

*Operator calcul: Ana RUSU*

**Procesare computerizată**

**GMB Publishing**

**GMB Show Room**

B-dul Ferdinand nr. 32 Constanța

Tel: 041-693199, 618305 Tel/Fax: 041-619222

*Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL*

**Redacția:**

**CERCUL MILITAR CONSTANȚA**

*Strada Traian nr.29*

*Telefon: 618127, 615700/238*

**Tiparul executat la  
POLIGRAF S.A. Constanța**

# 135 de ani de la înființarea marinei militare a statului modern român

## MARINA MILITARĂ

### - TREPTE ÎN TIMP -

Cu 135 de ani în urmă, marele domn, unificator de țară și de neam, Alexandru Ioan Cuza, prin Înaltul Ordin de zi nr. 174 din 22 octombrie 1860 unea flotilele celor două principate, Moldova și Țara Românească - acum Principatele Unite - într-o singură purtând numele de "Corpu Flotilei de Dunăre". Se puneau, astfel, bazele MARINEI MILITARE a statului român modern.

Un act istoric ce reforma o instituție importantă din cadrul sistemului de apărare al țării menită să asigure libertatea de navigație a târnăului stat român, să-i promoveze interesele pe apă și, fapt deosebit de important la acea dată, să contribuie la obținerea independenței de stat, visul multisecular al unui popor trăitor de peste două milenii în spațiul carpato-danubiano-pontic. Era un pas important pentru ca România să beneficieze de dreptul său natural, neîngăduit de interesul străin pentru a-și putea folosi, în scopul propășirii, atât apele interioare cât și cea mai importantă arteră de navegatie europeană - Dunărea.

Chiar dacă cele șase șalupe - canoniere și alte câteva ambarcațiuni mai mici care o compunere erau insuficiente pentru îndeplinirea unor misiuni atât de onorante, era foarte important faptul că tricolorul, adoptat în același an ca pavilion național, își făcea simțită prezența și putea fi observat la catargul navelor, împunând respect pe întregul curs inferior al Dunării de la Caleafer și până la Ismail.

Cuvintele profetice ale marelui om de stat și de cultură al acelor vremuri, Mihail Kogălniceanu care glăsuia: "Cheia măntuirii noastre este drumul Dunăril spre marea largă", căpătau, astfel, consistență.

La 2 august 1864, la Giurgiu, cel mai apropiat port de București, în cadrul unei fastuoase ceremonii a fost arboraș pavilionul tricolor la prima navă militară modernă, cu aburi în prezența ministrului de război - Savel Manu. Pe bordaj avea înscris un nume - simbol, "ROMÂNIA".

Au fost rostită atunci cuvinte săpate în piatră de istorie: "Acum scumpă "ROMÂNIE", mergi pe bâtrânumul Danubiu, străbate-i undele care încinge țara de la un capăt la altul și spune tuturor că de azi înainte țara a adăugat o nouă părțicică la teritoriul său".

Iar ȚARA avea nevoie de multe alte părțicile smulse din trupul său, de-a lungul secolelor, de seminții hrăpărește, care să î se adauge la teritoriul ce-i fusese hărăzit de Dumnezeu. Inclusiv la acea mică părțicică de mare care să-i deschidă calea spre imensitatea Oceanului Planeta.

Pentru ca România să-și redobândească drepturile naturale de a ajunge la "Marea cea Mare" era necesar, însă, să-și cucerească independența astfel că, la 1877, când ceasul istoriei a sunat, Marina Militară, cu modestele-i mijloace avute la dispoziție s-a aflat în post. O dovedește scufundarea în noaptea de 13/14 mai 1877, pe brațul Măcin, de către un grup de patru șalupe torpiloare în frunte cu șalupa "RÂNDUNICA", condus de maiorul Ion Murgescu, a puternicului monitor otoman "HIVZI RAHMAN". A fost primul atac cu o torpilă de șondru, încununat de succes, din

Înalt Ordin și di.

Aprobând cele coprinse în raportul Ministrului Nostru secretar de stat la Ministerul de Război cu Nr. 3597 Am decretat și decretăm.

Art. I. Flotilele după întregul curs al Dunărei în viitor va forma un singur corp.

Art. II Colonel Steriadi se întărește în postul de Comandant superior al întregului corp și D. Căpitan Petrescu, ajutor al său.

Art. III. Si cel din urmă; Ministrul nostru secretar de stat la Ministerul de Război va executa ordonanța de față.

ALESSANDRU ION,

Ministrul de Război  
General FLORESCU.

istoria confruntărilor navale. O confruntare navală ce își găsește corespondență doar în legendele cu David și Goliat.

Începând cu 17 noiembrie 1872, prin înființarea, la Galați, a Școlii Flotilei, Marina Militară dispunea, deja, de o instituție proprie de învățământ, menită să pregătească ofițeri de marină, iar zece ani mai târziu, la 12 august 1882, își făcea intrarea, cu velele fluturând maiestuos în vânt, bricul "MIRCEA", nava - scoală al cărei spirit tutelar se va menține până în zilele noastre.

Înărtită prin asidue demersuri financiare și organizatorice, Marina Militară Română, la sfârșit de secol XIX și început de secol XX, a fost în măsură să se achite de principală sa misiune: apărarea frontierelor fluviale și maritime ale României. Cele două mari unități - Divizia de Mare și Divizia de Dunăre cuprindeau nave de diferite clase - vedete, torpiloare, canoniere, un crucisător ("ELISABETA" - cel mai modern la acea dată din Marea Neagră) și, începând cu 1907, la fluviu, o escadră de monitoare. Prin dea contur astfel un adevăr exprimat de o mare personalitate militară a timpului, Alexandru Lahovary, care afirma: "Marina este cel mai puternic argument pozitiv care arată lumii că un popor trăiește și vrea". Iar poporul român voia, după dobândirea Independenței de Stat să-și întregească teritoriul și vatra străbună, bimilenară.

În noaptea de 14/15 august 1916 adjudecându-și onoarea primului foc în Războiul de Înregire patru vedete fluviale, în frunte cu cea care devenise celebră având și statutul de veteran, "RÂNDUNICA", au atacat, cu torpila, puternica escadră de monitoare austro-ungare de la Rusciuk.

Au urmat lupte grele și înversunate cu un inamic numeros și bine înzestrat. Undele albastre ale Dunării au fost înrosite cu sânge de eroi marini la Turucăia, Flămânda, Rasova, Cernavodă, Topolu și până în inima Deltei. Iar când inamicul a fost înfrânt și armele au tăcut, Marina Militară a putut să arate tuturor că și-a înnobilit blazonul și drapelul de luptă aflat sub deviza "PATRIE și ONOARE".

Renăscută și refăcută, după campania din 1916 - 1918,

Viceamiral - comandor

Gheorghe ANGHELESCU

(continuare în pag. 4)

(urmare din pag. 3)

Marina Militară, atunci când patria i-a cerut din nou să-i apere cu foc interesele pe apă, a putut, în iunie 1941, să răspundă ca și în alte vremuri: "Gata pentru îndeplinirea misiunii". Atât la mare, cu escadra de distrugătoare, canoniere, torpiloare, puite de mine, vedete, submarine, hidroaviație și artilerie de coastă cât și la Dunăre, având cea mai puternică flotilă fluvială europeană, cu escadra de monitoare (în număr de şapte) Marina Militară se prezenta ca o forță de temut.

Și a dovedit-o chiar din primele zile după declanșarea ostilităților militare.

Timp de peste trei ani spuma albă a valurilor Mării Negre a fost înrosită cu sânge de marinari eroi. Iar după momentul istoric - 23 August 1944, a fost rândul marinariilor de la Dunăre să dea obolul de jertfă pe câmpul de onoare.

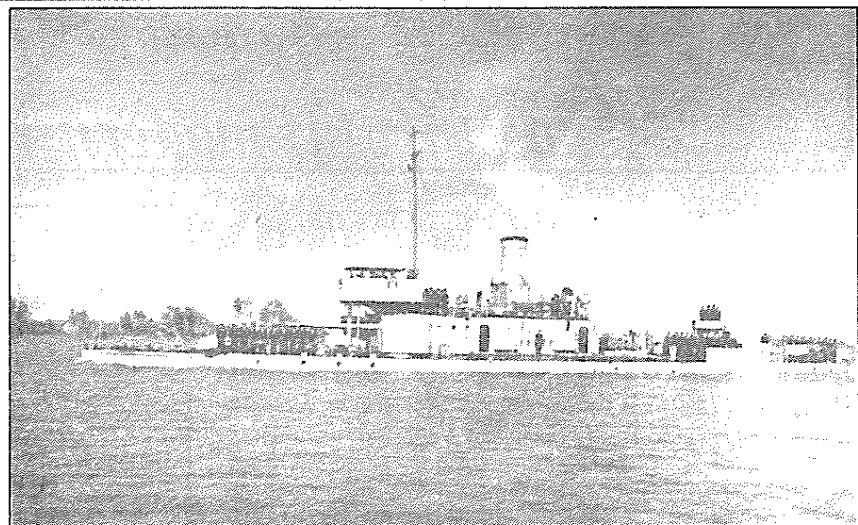
Începând cu jumătatea deceniului șapte Marina Militară a fost reînzechiată cu nave de luptă, în majoritate de construcție românească, ce trebuiau să răspundă cerințelor de apărare a granițelor maritime și fluviale.

În anul aniversării a 135 de ani de la înființarea Marina Militară are în compunerea sa trei mari unități operative - Flota Maritimă, Flotila de Dunăre și Corpul 9 Armată, mari unități și unități de asigurare operativă, de luptă și logistică, instituții de învățământ de marină, de la cel liceal până la cel postacademic.

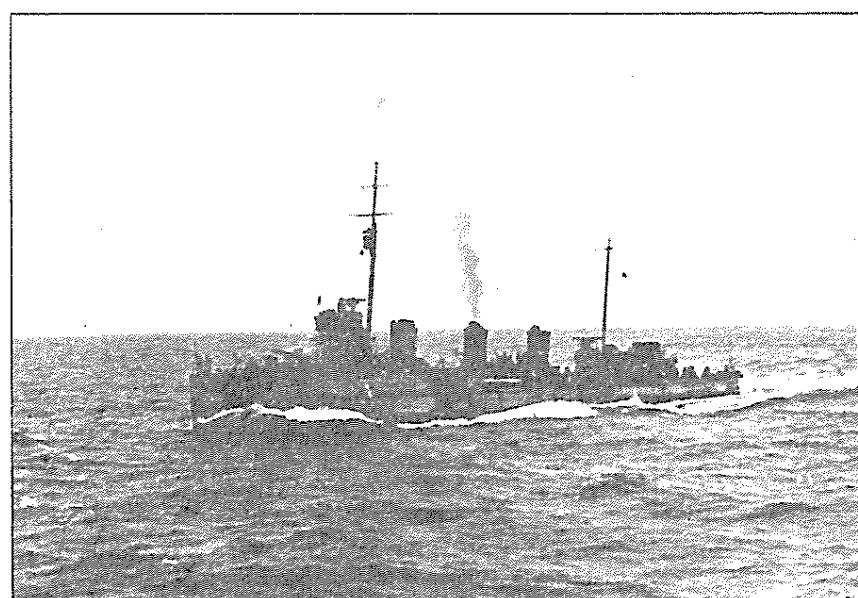
Procesul de restructurare și reorganizare început cu patru ani în urmă, în contextul general al restructurării Oștirii Române îl putem considera, astăzi, practic încheiat, Marina Militară având forțele dispuse de-a lungul întregului fluviu Dunărea, la litoral și în Dobrogea, funcționând ca un organism armonios. Ca forță specializată a sistemului național de apărare ea are menirea de a apăra drepturile suverane ale României în Marea Neagră și pe fluviul Dunărea, libertatea ieșirii la mare, a navegației pe mare și fluviu și dreptul asupra resurselor naturale din apele mării și subsolului acestia.

Acestui scop îl sunt subordonate întregul sistem de pregătire operativ-tactică, de luptă și învățământ al Marinei, aflat la rândul său, într-un amplu proces de perfecționare.

La acest sfârșit de secol care, în pofta unor conflicte locale este dominat de dorința de pace a popoarelor, problema securității fiind primordială, tara noastră este angrenată activ în procesul de integrare în structurile euro-atlantice prin vaste acțiuni de cooperare și colaborare în domeniul naval cu toate statele limitrofe



*Monitor tip "KOGALNICEANU" (1907)*



*Distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" în misiune*

Oceanului Planetary.

Un rol esențial în acest sens, revine Marinei Militare.

Relațiile de colaborare externe ale Marinei Militare a României vizează realizarea unei largi deschideri și transparențe față de țările din Europa și din alte regiuni ale globului, pentru eliminarea neincrederei între state, realizarea unor schimburi reciproce de informații și clarificări, consultări bi și multilaterale, precum și negocieri directe în legătură cu diferite aspecte ale creării unor zone de securitate, ale consolidării bunei vecinătăți și a păcii.

România, prima țară care a semnat documentul privind "Parteneriatul pentru Pace" - complex sistem de colaborare militară internațională, participă activ la

multiple acțiuni menite să asigure cunoașterea reciprocă, colaborarea eficientă, stabilitatea internațională.

Numele vizite efectuate de nave și delegații militare străine în portul Constanța, vizite efectuate de nave ale Marinei Militare în porturi străine, anul acesta înregistrându-se și o premieră - navă "MIDIA" ajungând în porturi din Marea Nordului, aplicațiile, exercițiile în comun desfășurate pe Dunăre, în Marea Neagră, Marea Mediterană și chiar în Oceanul Atlantic, toate sub semnul "Parteneriatului pentru Pace" împlinesc, astfel, una din menirele esențiale ale Marinei Militare Române - de a fi scut de nădejde al națiunii în largul mării, de a fi, totodată, o solie a poporului român ce și exprimă dorința de pace și conlucrare cu toate popoarele lumii.

# MOMENTE ASTRALE ÎN ISTORIA MARINII MILITARE

## ÎNTEMIEREA MARINEI MILITARE A STATULUI MODERN ROMÂN

Marina noastră militară a cunoscut un proces treptat de modernizare începând cu anii 1840. După unificarea Ţărilor Românești și Moldovei, în 1859, prin dublu alegere ca domn a colonelului Alexandru Ioan Cuza s-au produs esențiale mutații instituționale, legislative. În generale politice, economice și sociale care au dat identitatea de stat modern părții noastre. Bineînteleas, și astăzi, cu toate componentele ei - inclusiv flota (forțele navale ale țării) a cunoscut, în anii domniei lui Alexandru Ioan Cuza, un amplu proces de innoire.

Unității forțelor armate terestre din Moldova și Muntenia i-a corespuns contopirea celor două flote într-un singur corp. Prin ordinul de zi semnat la 6 octombrie 1860, ministru de război, generalul I. M. Florescu, dispunea, sub formă provizorie, până la definitiva organizare, punerea celor două flote reunite sub un comandament unic. Noua compoziție a țării purta denumirea de Corpul flotilei și a avut, la început, comandamentul la Ismail.

Pe baza propunerilor avansate în urma inspecției efectuate de noua conducere a flotilei și a raportului ministrului de război, prin înaltul ordin de zi nr. 174, din 99 octombrie 1860, Alexandru Ioan Cuza hotără definitiva unificare a flotilei.

Pe drept cuvânt Alexandru Ioan Cuza poate fi considerat întemeietorul acestei la atât prin semnarea de către el, în calitate de șef al statului, a actului de naștere a forțelor navale ale statului român unificat cât și prin măsurile de modernizare întreprinse de el ulterior. Ne vom referi la cele mai

semnificative.

La 2 august 1862 intră în dotarea flotilei prima navă cu aburi - o navă civilă reparată și transformată în navă militară la chantierul naval din Lintz (Austria). Este acesta un moment revoluționar esențial - trecerea la navele cu propulsie mecanică de la cele cu propulsie cu vele și chiar mixtă, cu vele și cu rame. Domnitorul Alexandru Ioan Cuza reprezentat la ceremonie de ministru de război, generalul Pavel Manu, a botezat nava cu numele "ROMÂNIA".

Pe timpul domniei sale Cuza a intenționat să achiziționeze din Franța mai multe nave de luptă moderne, proiect nerealizat din lipsa fondurilor necesare. Domnul Unirii s-a preocupat îndeaproape de organizarea și dislocarea în porturile românești dunărene a forțelor flotilei.

În perioada 1861 - 1866 mai mulți ofițeri au făcut studii navale în Franța și practică pe navele de război ale flotei franceze. Printre ei a fost și Ion Murgescu, viitorul erou național din războiul Independenței, viceamiral, comandanțal marinar.

Este evident că Alexandru Ioan Cuza a ocupat de domeniul naval cu sensibilitate, flindu-i cunoștuțe îndeletnicările pe ape.

Iași și împrejurările care l-au familiarizat cu problemele marinei.

După revoluția din 1848, deosebit de participase la aceasta, a fost ambarcat pe o ghimb



*Domnitorul Alexandru Ioan CUZA*

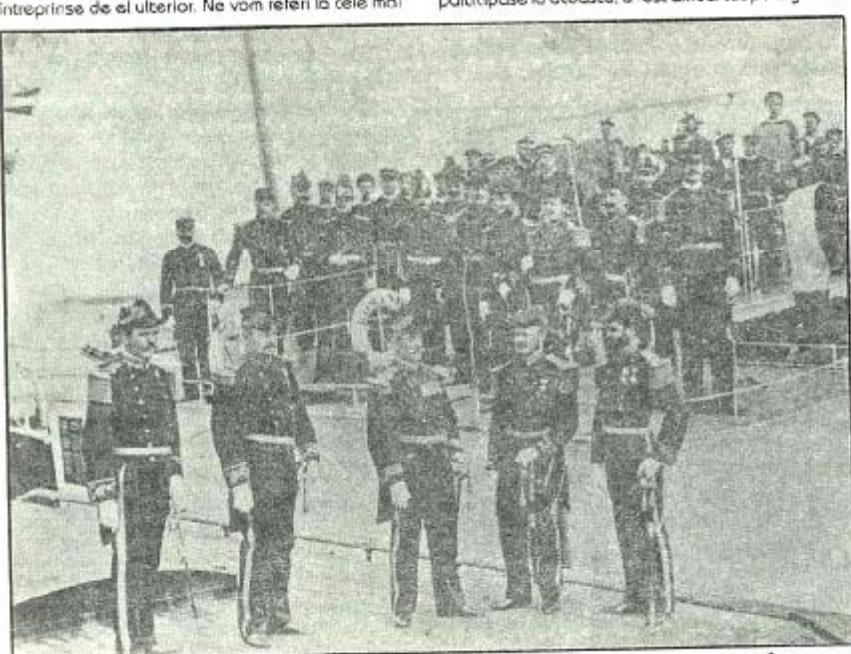
(căci) pentru a fi dus în exil. Ambarcațiunea flindu-ancorață în mijlocul fluviului, a evocat pentru că opol să plece de la Brăila cu un vapor spre Pesta. Tot pe Dunăre, pe timpul studiilor în Franța obișnuită să meargă cu "bateul" - vapor cu zăbuturi, pe ruta Galați - Viena, iar apoi cu poștalionul mai departe, călă de 26 de zile. Admira cu alesă cărăbie fierberea Dunării la Cazane - cărăboiele pentru navele nefind amenajate încă la acea vreme. Pe vremea când era judecător la Galați obișnuită, adesea, să se plimbe cu vaporul, însotit de tel dai prietenii ai săi, Costache Negri și Vasile Alecsandri, punând la colo planuri revoluționare, unioniste.

Ca pârcălab (prefect) al orașului și portului Galați a elaborat planuri de sistematizare a canalelor pentru că acolo era "că mare îmbulzală de corabii și cără" cum aprecia Nicolae Iorga.

Alexandru Ioan Cuza a efectuat două călătorii la Constantinopol (1860 și 1864), ocazii cu care s-a deplasat pe Morea Neagră cu moderne și elegante nave de luptă trimise special de sultan. Tot pe lărmuri de mare, la Odessa, Franța și Italia, și-a petrecut o parte din timp călându-se la tratamente.

Dacă Cuza era familiarizat cu navigația, călătorile pe apă în general și cu activitățile de pe mare, aceasta flind și una din motivele pentru care a urmărit, cu atenție, modernizarea Marinei Române.

*Contraamiral  
Petre GEORGE*



*Grup de ofițeri ai marinei militare române pe nava "ROMÂNIA"*

# MOTERIE ASTRALE ÎN ISTORIA MARII MILITARE

## MARINA MILITARĂ

în

### RĂZBOIUL DE INDEPENDENȚĂ DM 1877 - 1878

Aștern, oarecum amuzat, aceste rânduri la amintirea peripețiilor cunoscute din capitolul intitulat "Marina Militară în Războiul de Independență 1877 - 1878" din volumul "TRADITIONNALE ROMÂNEȘTI", elaborat înainte de 1989. La vremea aceea editurile intrau adânc în texteles autorilor operând după dogmele și conceptele impuse de regim. În legătură, spre pildă, cu cedarea temporară a navelor de luptă românești marinei ruse, s-a impus formularea că, în privința echipajelor, conducerea oștirii a rămas consecvență principiului politic de a nu subordona nici o unitate a armatei unui comandament străin. Teza era menită să servească drept suport poziției noastre în Tratatul de la Vărzovia și atitudinii față de rolul de comandă al Moscovei în această alianță.

Lucrurile au fost, de fapt, mult mai simple, reducându-se la împrejurarea că, în lipsa unei convenții de cooperare militară în prima fază a războiului, când marinei române nu-i erau destinate misiuni speciale de luptă, navele de război au intrat temporar în compoziția marinei ruse, în schimbul bateriilor de coastă de la Calea, atât de necesare anihilării puternicei forțărețe Vidin.

La începutul războiului, forțele militare navale se aflau ca o componentă a întregii oștiri - în stadiul unei viguroase redresări. Specialiștii militari străini și presa din țările europene care nu acordau acestei tinere armate mari sansse în fața colosului otoman și a flotei sale, dovedeau, încă o dată, ignoranța lor în cunoașterea istoriei militare a poporului român.

După jumătate de veac de la încecarea regimului fanariot ei rămăseseră la imaginea condiției precare a oștirii pământene de atunci, neluând în calcul factorii de tradiție și vocație care, în vremuri prielnice au permis revigorarea organismului militar național și modernizarea sa.

Este vorba, nu atât de dotarea cu nave - puține la număr, dar oricum, mai potrivite înăplinirii unor misiuni de luptă pe un teatru de operații fluvial, în comparație cu puternicele bastimente otomane, cuirasate și cu o mare putere de foc, dar greu de manevrat într-un acvatoriu restrâns - cât de calitatea factoriului uman: echipajele de marinari și corpul lor de comandanți.

Pe fondul deprinderilor nautice, reforma săvârșită în marină de Alexandru Ioan Cuza continuată, apoi, în primii ani de domnie a lui Carol I, a rodit în constituirea unor echipaje de mateloji și mecanici pricepuți. O mare importanță a avut, de asemenea, formarea corpului de ofițeri la Școala Occidentului. Nicolae Dumitrescu - Maican, Ion Izvoranu, Ioan Murgescu și mai apoi alții au deprins, în cele mai bune academii și pe nave-școală, cunoștințe teoretice și deprinderi practice proprii marinei moderne apusene.

Dar, oricât de temeinice s-au dovedit cunoștințele dobândite în școală, piatra de încercare a competenței militare rămâne înfruntarea reală pe câmpul de luptă, dacă istoria țării sale pun pe militar în situația de a o apăra. Ori, Războiul de Independență din 1877-1878 a pus în valoare calități pe care nici

#### ORDIN DE DI.

**Majorul Murgescu**, din corpul flotel, fiind parte, în noaptea de 12 Maiu, la expediție întreprinsă de către locotenentii Dubasch și Teherakoff, din marina imperială rusă, în contra unui monitor inamic pe care l-a scos, fundat, a dat probă în acăstă imprejurare de mult curaj și sânge rece, și a reprezentat bine armata română.

Acest fapt se aduce la cunoașterea armatei.

Prezentul ordin se va citi la apelul de dimineață, la toate corpurile de trupă.

Dat în București, la marele cua-

tier general, la 2 Iunie 1877.

Din hault ordin.

**Sof de stat-maior, colonel Slănicău.**

No. 15.

un examen teoretic sau vreo simulare tactică nu le-ar fi întrecut în relevanță. Întreaga experiență dobândită acum s-a regăsit în maturitatea cu care marina română a acționat, peste patru decenii, în războiul reîntregirii noastre naționale, conferindu-i personalitate printre statele din bazinul dunărean care dispuneau de marină militară.

Atât în etapa sprijinirii forțării Dunării de către trupele rusești și a operației de acoperire strategică a sectorului fluvial dintre Vârciorova și gura Oltului, cât și, mai apoi, în faza participării efective a armatei române la operațiile din dreapta Dunării, când flota s-a rearticulat sub comandament propriu și a acționat în misiuni distincte, navele românești și echipajele lor s-au aflat în situațiile cele mai complexe care au reclamat însumarea tuturor calităților de comandant și luptător: disciplină, inițiativă, inginozitate, tărie de caracter. Acțiunile de minare, bombardament, patrulare, recunoaștere, forțare a fluviului, crearea capetelor de pod, transporturi militare, construire și amenajarea podului de pontoane de la Silișioara-Măgura, a barajului de mine de la Nedea, marșurile sub focul inamic, conceperea, organizarea și executarea scufundării cuirasatului otoman "Podgorița" au pus pe marină în situația de a acționa, pentru vremea aceea, ca un luptător complet: infanterist, artilerist, pontonier și genist, el a fost prețuităndeni acolo unde idealul aflat pe buzele și în cugetele tuturor - INDEPENDENȚA - îi cerea să lupte. Acestor însuși li s-au adăugat abnegația, spiritul de jertfă și patriotismul comun întregii oștiri în acest moment astral al existenței noastre.



Pod de vase românesc la Silișioara - Măgura în timpul Războiului de Independență

Prof. univ. dr.

Ion BITOLEANU

# MOMENTE ASTRALE ÎN ISTORIA MARIJEI MILITARE

## MARINARII DE LA DUNĂRE PRIN PLOAIA DE FOC, ÎN RĂZBOIUL DE ÎNTRERIGIRE (1916 - 1918)

Condensate într-un atlas istoric, cucerile și curbele hărții bătrânușui continent după suita de tratate semnate la anii '20, ne arată configurația meleagurilor, arabescurile apelor.

Alăturăm harta Europei anului de grătie 1915. Într-o se strânge granje sfârșitoare, modificative, neamuri desprăzuite de horare nefișești. Privirea rămâne îixă pe un nume: Sarajevo și mintea, paralizată parțial, nu vrea să priceapă rotările istorice: 1914-1918.

Mâna este tentată să măngâie rotunjimea brâncușiană a României Mari. Marginile ei au fost modelate, finisate, lustruite și păstrate (cât se poate) de viteja bravilor ostași mănași în luptă pentru împlinirea Marei Idei - reînregirea statală a teritoriului strămoșesc. Azurul șerpitor al apelor ne duce cu gândul la cel care au avut în sarcină apărarea frunzișilor așezate pe mișcăloarele cărării marinarilor.

Flota de Operațiuni, la Dunăre, condusă, pe prima parte a campaniei, de contraamiralul Nicolae Negrescu, apoi de comandorul Vasile Scodra era compusă din 4 monitoare și 8 vedete moderne și armate corespunzător. Ea cooperă cu Apărările sub apă, aflate sub comanda comandorului Constantin Niculescu Rizea și care cuprindea torpiloarele marine "SBORUL" și "NÂLUCA", alături de Staționile fixe de lansare și Grupul port-mine, dragamine, cu diferență tipuri de nave. Misuniile marinarilor români la fluviu erau diverse și complexe: apărarea capului de pod de la Turtucaia, oprirea oricărui încercare de infiltrare ori trecere înamică în aval de

Turtucaia, protejarea întregii linii dunărene (între Turnu Severin și Sulina) cu ajutorul barajelor de mine și atacul cu torpile, veghind, totodată asupra securității navegației proprii.

Marinarii au avut onoarea de a fi primii ostăi ai armatei române care au acționat conform Planului de campanie. Salupele torpiloare "RÂNDUNICA", "BUJORESCU" și "CĂTINA" în acea noapte intunecată de 14/15 august 1916 s-au apropiat de Ruscuk, unde era baza flotei înamică. Au lansat 5 torpile, au urmat 2 explozii ce său soldat cu scufundarea a 2 ambarcajuni. Efectul psihologic al acestui atac surprinzător a fost deosebit - navele austro-ungare din zonă s-au retrăs la Sîstov, stând în expectativă.

Când, la 21 august 1916, a început contraofensiva germano-bulgără asupra diviziilor noastre aflate la Turtucaia și Silistra, infanteriștii români au fost acoperiți de truții artileriei de bordul monitoarelor "BRÂTIANU" și "CATARGIL".

Trupele înarhice au fost slite să se retragă. Atacul este reluat de către înamic peste două zile cu inversunare, marinari încrucisând focul artileriei plutitoră cu cea din bateriile terestre, iar în momente critice luptând ca infanteriști.

Când, copleșiti de înamic, ostași

români încep retragerea pe malul sfâng al Dunării, sub ploaia de foc torrentială a înamicului în sprijinul lor sunt prezentați marinarii de pe vedetele nr. 6, 2 și monitorul, salvându-se și surorile de viață ormenesti. Nu și precuprind viața secundul de pe "KOGĂLNICEANU", locotenent-comandorul Eugen Stîhi, comandanțul vedetei nr. 6, căpitanul C. Dumitrescu, secundul său, sublocotenentul Ion Ghiculescu. De fapt, jumătate din echipajul navei a căzut la datorie.

La începutul lui septembrie 1916, în operația de restabilire a frontului dobrogean, Marinei Militare îi revine sarcina de a sprijini, cu orice preț, flancul drept din zona Rasova-Escadra de monitorare, în ziua de 8 septembrie, cu curaj, trecc forță de la Rasova în amonte, sub loviturile bateriilor grele germane montate pe dealul Musalițu. Însuși comandanțul flotei, contraamiralul Nicolae Negrescu, aprecia că acțiunea a fost "la înălțimea recerților celor mai grele pe care le cunoaște istoria războaielor maritime și fluviale", asupra navelor noastre fiind una "din cele mai teribile, dar și mai grandioase tragedii de artilerie din căre mi-eu fost dat să văd în acest război". În amintirea acestui episod a fost ridicat un monument la Hinog, iar replica sa, aflată în parcul Muzeului Marinei, atrage atenția vizitatorilor prestigiosetă Instituției.

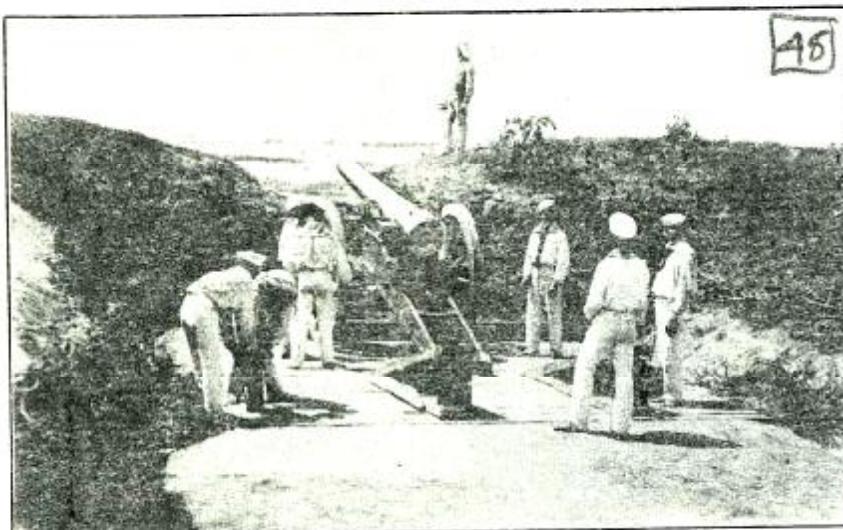
Și nu dormim a închela lapidara noastră perieghioză în epopeea anilor 1916-1918, fără a nu reaminti rolul marinarilor militari români la răsăritorele victoriei de la Mărăști, Mărășești și Oltuz. Prin focul continuu, declanșat de la bordul monitoarelor și vedetele la Dunărea de Jos, ei nu au permis trupelor înamică să părăsească Dobrogea pentru a ajunge în zona fierbințe vrânceană.

Sărbătoarea celor 135 de ani de existență a flotei militare române se cere a fi și un pios omagiu adus celor aproape 400 de marinară căzuți pentru Marele Ideal: România Mare.

Mariana PĂVĂLOIU



*Tun A.A. de 47 mm, de pe monitorul "KOGĂLNICEANU"*



*Bateria "MIRCEA" de la Calafat*

# MOMENTE ASTRALE ÎN ISTORIA MARINELUI MILITAR

## PARTICIPAREA MARINEI ROMÂNE LA CEL DE-AL DOILEA RÂZBOI MONDIAL

*Intrarea României în vîltoarea luptelor celui de-al doilea război mondial, la 21 iunie 1941, avea să determine antrenarea Marinei Militare, ca de altfel a întregii armate române, într-un efort uman și material fără precedent în istorie.*

*Pe ansamblu, participarea Marinei Militare la război poate fi împărțită în două mari etape: participarea la acțiunile militare desfășurate, împreună cu marina germană, împotriva flotei sovietice pe frontul de est (22 iunie 1941 - 23 august 1944) și acțiunile desfășurate, alături de coalitia Națiunilor Unite, împotriva Germaniei hitleriste (23 august 1944 - 9 mai 1945) cu specificația că parte din forțele Marinei Militare au executat misiuni de luptă și după această dată, pentru deninarea litoralului maritim și canalului navigabil al Dunării.*

*Forțele operative ale Marinei Militare se subordonau Statului Major al Marinei Militare, cu sediul la București, având un efectiv de 15.113 militari, din care: 1.002 ofițeri, 780 maistri militari, 257 subofițeri și 13.074 gradați și soldați.*

*Că dotare, în iunie 1941, Marina Militară dispunea, în total, de 39 nave de luptă mai importante, dintre care 22 la mare și 17 la fluviu. La mare se aflau în serviciu: 4 distrugătoare, un submarin*

*"DELFINUL", 3 torpiloare, 3 vedete torpiloare, 3 canoniere, 3 puite de mină, 2 crucișătoare auxiliare și 3 remorcare dragoare, iar la fluviu 7 monitoare, 8 vedete fluviale de siguranță, 2 remorcare dragoare și 2 pontonare pentru minare. Se observă că, pe ansamblu, în ceea ce privește numărul de nave mari de luptă purtătoare de artillerie, marina română era deficitară, procentul acestora reprezentând 18% (4 distrugătoare) la mare, fapt ce a determinat un raport de forțe desfavorabil. Era, în schimb, favorabil la fluviu unde cele 7 monitoare au asigurat supremacia navală a României pe Dunăre, în tot cursul războiului și, prin aceasta, libertatea de acțiune a forțelor proprii și a navelor comerciale pe fluviu.*

*În 1943 au fost predate Marinei Militare de către Șantierul Naval Galați submarinele "RECHINUL" și "MARSUINUL", nave cu caracteristici tehnico-tactice superioare, având la bord armamentul corespunzător acestei clase de nave.*

*La mare flota sovietică inamică dispunea de o covârșitoare superioritate în forțe navale și aeriene și de poziții strategice avantajoase. Pe ansamblu, în Marea Neagră flota sovietică avea un tonaj de circa 200.000 t, peste 700 guri de foc,*

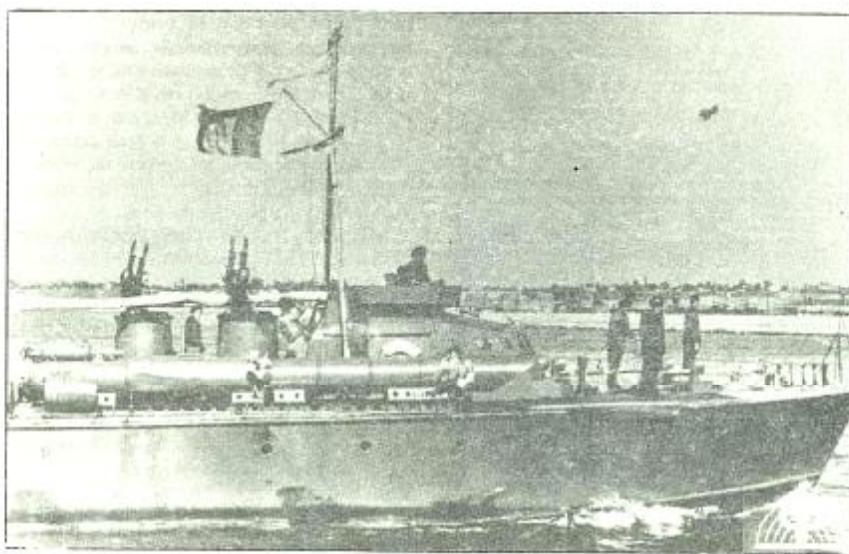
*circa 2.800 mine și 500 torpile, din care 264 pe cele 44 submarine. Bazată pe o poziție centrală, la începutul războiului, flota sovietică stăpânea mai bine de jumătate din lungimea coastelor Mării Negre. Marina română dispunea la mare de nave de luptă cu un tonaj doar de 28.000 t și de numai 120 guri de foc.*

*La mare, într-o primă etapă, cuprinsă între 22 iunie - 8 august 1941, forțele maritime românești și-au concentrat activitatea pe apărarea litoralului. Au fost executate operațiuni importante menite a consolida sistemul de apărare în zona porturilor Constanța și Sulina și a răspunsă tot mai frecventelor atacuri ale submarinelor, aviației și în mai mică măsură ale unor nave de suprafață inamice.*

*În perioada următoare a războiului (din vara lui 1941 până în 1942), odată cu înaintarea rapidă a frontului terestru spre est ca urmare a creșterii nevoilor de transport în folosul trupelor de uscat, pe calea mării și a fluviului, se produc modificări și în misiunile Marinei Militare.*

*Comandamentul Suprem German a hotărât deschiderea linilor de comunicație maritimă pentru aprovizionarea frontului din porturile românești spre cele rusești. În acest cadru, forțelor navale române li s-au încredințat, în mod special, misiuni de asigurare a convoaielor în bazinul de vest al Mării Negre și siguranță în zona porturilor românești. Până la sfârșitul anului 1941 s-au executat, mai cu seamă, transporturi de la Constanța spre Bosfor pe o rută dragată de navele românești de-a lungul coastei Tuzla, Mangalia, Sabla, Căciuca, în condițiile unor repetate atacuri ale submarinelor inamice, situație în care navele noastre de siguranță au fost nevoie să răspundă cu foc.*

*În 1942, ca urmare a îndepărțării frontului de granitele maritime naționale, s-a pus problema executării și a unor misiuni de asigurare a navigației în nordul Mării Negre. Ca urmare, o grupare operativă formată din nave românești și germane de minare, siguranță antisubmarin și dragaj a instalat în fața Odesei mai multe baraje de mine.*



Vedetă torpiloare tip "VOSPOR" (1942)

La fluviu, în această



# MOMENTE ASTRALE ÎN ISTORIA MARINII MILITARE

← primă perioadă a războiului, raportul de forțe era favorabil forțelor noastre navale.

Forțele navale fluviale inamice erau constituite din 5 monitoare și 20 de vedete, între Reni și Ismail, în timp ce forțele noastre dispuneau de 7 monitoare și 6 vedete la Tulcea și Galați. 3 batalioane de infanterie marină - în Delta, baterii de artilerie terestră, artilerie plutitoare plus alte nave amenajate pentru misiuni de minare și dragaj.

După 21 iunie, forțele navale au trecut la îndeplinirea misiunilor incredințate. Prin acțiuni rapide și energice, ele au reușit să respingă tentativele repetate ale inamicului de a pune stăpânire pe brațul Chilia și a efectuat o debarcare masivă de trupe în Delte. Lupte aprige s-au desfășurat pe sectorul Galați - Isaccea, unde monitoarele noastre au executat numeroase bombardamente împotriva monitoarelor și artileriei inamice din zona Reni. Distrugând multe baterii de artilerie și interzicând pătrunderea monitoarelor sovietice spre Galați, navele românești au trecut apoi la urmărirea inamicului ce s-a retras spre Reni, provocându-i pierderi însemnante.

În zona Tulcei gruparea de monitoare și vedete fluviale, angajând luptă cu navele inamice, au interzis pătrunderea acestora în Tulcea, producându-i avarierea gravă a 2 monitoare, 2 vedete și un remorcher. Cele mai aprige lupte s-au desfășurat în sectorul Chilia - Vâlcov. Aici, la 26 iunie, după o intensă pregătire de artilerie, trupele sovietice, susținute de 8 vedete, au reușit să debarce pe malul românesc, fortând Batalionul 15 Infanterie marină să se retragă cu grele pierderi. Au fost trimise de urgență vedetele fluviale care au stopat, la 27 iunie, tentativa a 3 vedete sovietice de a pătrunde spre Cetate, fortând trecerea de la Periprava. Pierzând 6 vedete blindate și 2 vase auxiliare, sovieticii au fost nevoiți să se retragă spre mare.

Pentru acțiunile de luptă, navele dragoare au efectuat misiuni specifice și de minare, fiind dragate (până la 29 iulie când se încheie prima etapă a războiului pe Dunăre) peste 70 de mine marine. În timpul executării acțiunilor de minare la gura Sulinei, nava românească puitor de mine "AURORA" a fost atacată de aviația sovietică, la 15 iulie 1941, și scufundată.

În anul 1943, unitățile noastre navale de escortă a convoaielor și-au îndeplinit în condiții bune misiunile, efectuând peste 467 operațiuni de escortă cu un total de 544 misiuni, respingând pe timpul acestora 30 de atacuri submarine, executate cu 44 nave, 30 atacuri aero-torpiloare, executate cu 112 avioane și 23 atacuri aerobombardiere, efectuate cu 175 avioane inamice. Totalul materialului de război escortat în anul 1943 atinge cifra de 1.083.859 t. În plus, în aceeași perioadă, unitățile de litoral ale Marinei (bateriile de coastă, infanteria marină, unitățile de observare, flotila de siguranță și Forțele Navale Fluviale) au efectuat operațiuni de supraveghere și apărare a litoralului și fluviului, totalizând 157 de misiuni de patrulare, dragare și ascultare submarină și 8 operațiuni de minare; recunoașteri de-a lungul litoralului maritim până la 150 km la larg, precum și misiuni de dragaj pe fluviu, menținând permanent deschisă circulația pentru convoaiele militare în care sunt incluse și navele de transport scufundate ("SUCEAVA", "MIHAJ VITEAZUL" și "ISMAIL").

O ultimă mare acțiune de luptă a Marinei Militare în cel de-al doilea război mondial a constituit-o operațiunea de evacuare din Crimeea a trupelor române și germane.

În total, în întreaga operațiune, între 14 aprilie - 13 mai



Convoi de nave

1944, au fost salvate din Crimeea, fiind transportate pe mare, efective de 36.557 militari români, 58.486 germani, 723 slovaci și 25.087 prizonieri și cetățeni ruși evacuați, precum și un tonaj de 22.548 tone, material de război (muniție, armament etc.). Pierderile totale în oameni, pe timpul întregii operațiuni de evacuare au fost de circa 4.000 militari români și 7.000 germani, ceea ce, în procente, reprezintă 9 - 10 % din efectivele planificate a fi evacuate.

La Dunăre, în cea de-a doua etapă a războiului, forțele navale au reușit să mențină în continuare supremăta, asigurând armatei române, până în vara anului 1944, controlul complet al ambelor maluri ale fluviului.

Problema cea mai dificilă a fost apărarea contra minelor. Pentru soluționarea în bune condiții a acestor probleme a fost folosită o mare diversitate de mijloace, cele mai multe fiind rechiziționate de la marina comercială fluvială și întrebuințate atât centralizat, în subordinea Diviziei de Dunăre (cel mai clar exemplu - Flotila de dragaj), cât și descentralizat, în subordinea comandanților militari de porturi fluviale pentru apărarea contra minelor și menținerea navegației în sectorul de responsabilitate al

Comandor prof. univ. dr.

Jipa ROTARU

(continuare în pag. 10)

# MOMENTE ASTRALE ÎN ISTORIA MARIJEI MILITARE

(urmare din pag. 9)

portului. Se desprinde cu ușurință concluzia că și forțele fluviale au efectuat, în majoritate, numai misiuni defensive de apărare a molarilor fluviali și asigurarea transporturilor pe Dunăre.

După evenimentele din 23 august 1944, odată cu realinierea României la Coalitia Națiunilor Unite, parte componentă a forțelor armate, Marina Militară română urma să participe, conform Directivelor Operative a Mareiui Stat Major, la ampla operație de acoperire a frontierelor și lichidarea forțelor germane de pe teritoriul, precum și a celor maritime și fluviale de apărare strategică a granițelor pe apă.

Din punct de vedere al unităților navale, marina română dispunea la mare de 22 nave de luptă: 4 distrugătoare, 3 canoniere, 1 torpilător, 7 vedete torpiloare, o navă bază, 3 submarine, 5 vânătoare de submarine, și circa 25 nave auxiliare. Forțele fluviale constau din 7 monitoare, 5 vedete fluviale, 22 vedete de siguranță și dragaj, 3 pontoane de transport armate și aproximativ 100 nave auxiliare dintre care o parte se aflau în subordinea detașamentelor fluviale "Dunărea de Mijloc" și "Dunărea de Sus". Unitățile navale române erau, în ansamblu, inferioare forței Kriegsmarinei.

Misiunile forțelor maritime erau concretizate în Ordinul șefului Statului Major al Marinei în care se preciza: "Orice încercare de trecere germană din Dobrogea în Muntenia, peste Dunăre va fi impiedicată. Toate mijloacele de trecere române și germane să fie trase pe malul de vest al Dunării și puse sub pază. (...). Comandamentul forțelor navale maritime, în legătură cu Divizia 9 Infanterie și Comandamentul litoralului maritim și fluvial și Comandamentul aeromarină va proceda la dezarmarea unităților navale germane și de litoral din zona Constanța".

Din păcate aceste misiuni n-au putut fi decăt în parte îndeplinite și aceasta nu din vina comandamentelor proprii, ci a celor sovietice care au socotit în continuare marina română drept inamică, trecând, atât la mare, cât și la fluviu, la capturarea, dezarmarea și confiscarea navelor de război.

La 29 august, ca urmare a unei converzieri pe care contraamiralul Stoyanovici a avut-o la Ismail cu contraamiralul sovietic Gorškov, acesta a acceptat ca flota română de Dunăre să coopereze cu cea sovietică, dar subordonată din punct de vedere operativ Comandamentului Flotei sovietice de Dunăre.

Acceptarea ideii de cooperare s-a dovedit a avea însă un scop ascuns. În primul ordin de operații pe care l-a dat, contraamiralul Gorškov a ordonat ca toate navele de luptă române aflate pe Dunăre să se concentreze la Reni - și apoi printr-un alt ordin la Ismail -, iar comandantul Forțelor Fluviale împreună cu statul său major să se prezinte la el, cu toate documentele necesare întocmirii planului comun de acțiune pe Dunăre. În momentul când contraamiralul Stoyanovici și statul său major au ajuns cu flota de nave la Ismail, el și ofițerii din statul major al comandamentului au fost conduși într-o clădire din oraș, unde au fost dezarmați și puși sub pază armată. Concomitent, în port, toate echipajele navelor române au fost somate să debarcă, după care au fost conduse către o destinație necunoscută.

Lucrurile s-au petrecut cum în același fel și în privința flotei



maritime.

La 29 august, comandantul Forțelor Navale Maritime, contraamiralul Horia Măcelaru, a primit din partea amiralului Oktiabriski, comandanțul Flotei sovietice din Marea Neagră, un ultimatum prin care i se cerea ca toată Flota de război și auxiliară română să fie predată Comandamentului Maritim sovietic.

În dimineața zilei de 5 septembrie toate navele române au fost ocupate simultan de forțele sovietice, care au dezarmat personalul, pe care apoi l-au debarcat și lăsat liber la ușcat. Concomitent au fost dezarmați și apoi lăsați liberi și ofițerii din statul major al Comandamentului Forțelor Navale Maritime, iar întreaga arhivă a acestui comandament a fost luată de comandamentul sovietic.

Amestecul brutal al Comandamentului Maritim sovietic nu a putut împiedica totuși participarea unor unități și mari unități de nave, dar și terestre, ale Marinei Militare, în toată această a doua etapă a războiului mondial, la o serie de acțiuni de luptă dintre cele mai importante împotriva atât a forțelor maritime germane în retragere și redislocare, cât și a unor trupe germane aflate în aceeași situație, în Dobrogea și de-a lungul Dunării până la Turnu Severin. Astfel, sunt de acum arhivatificate acțiunile desfășurate, în primele

zile de după 23 august 1944, pentru eliminarea forței navale a Germaniei din Constanța, lichidarea celebrei baterii "Tirpitz" și, în final, eliberarea și lichidarea grupării navale "Admiral Schwarzes Meer". Practic, la 29 august, ca urmare a acțiunii energice a trupelor române, forțele germane au fost eliminate complet în spațiul dintre Dunăre și Mare.

Bilanțul acțiunilor desfășurate pe Dunăre de unitățile Comandamentului Forțelor Fluviale este edificitor pentru contribuția generală a Marinei Militare române la eliberarea țării noastre de sub dominația fascisă. De la 23 august și până la 1 septembrie 1944, forțele fluviale ale Marinei Militare, pe lângă pierderile provocate trupelor terestre, au capturat în total pe Dunăre - între Sulina și Turnu Severin - circa 500 de nave germane, care, în conformitate cu prevederile Convenției de armistițiu, au fost predate armatei sovietice cu toți prizonierii de război.

În perioada septembrie 1944 - aprilie 1945, operațiile de dragaj desfășurate de forțele fluviale române în cooperare cu flota sovietică și unele dragoare bulgare urmăreau crearea unei pase sigure pe Dunăre între Giurgiu și Baziaș, iar ulterior executarea dragajului total, astfel ca pe întreaga albie a fluviului să fie exclus orice pericol pentru navigație.

Jerfa de sânge a Marinei române în întreaga perioadă a războiului al doilea mondial, după cum rezultă dintr-o statistică întocmită de Statul Major al Marinei la 13 august 1946, s-a cifrat la 307 morți din care 29 ofițeri, 52 maistri, subofițeri și elevi și 237 soldați, numai în perioada 1 - 23 august 1944 cazănd la datorie 59 militari marinari, alții 107 fiind răniți și 52 dispăruți.

Se poate concluziona că într-o perioadă marcată de numeroase greutăți și dificultăți Marina Militară română și-a adus o importantă contribuție, alături de celelalte categorii de arme, la scoaterea din luptă a trupelor hitleriste de pe teritoriul național, la înfrângerea definitivă a Germaniei naziste.

# FILE DE ISTORIE

## MIŞCAREA REMORCHERULUI "CETATEA"

*în campania din 1913*

### **DOCUMENT INEDIT** (continuare din nr. 34)

**2 august 1913.** Sosind la Turnu Măgurele, ne punem la dispoziția D-lui Comandant al Transporturilor Marinel, de la care primim instrucțiuni pentru efectuarea unui transport de material de debarcare de la Măgurele la Bechet, unde să reluăm cursa cu cearurile.

De la 1 p.m. începe pleaca care ține până seara și peste noapte târziu.

**3 august.** Îmbarcam o mare schelie, scânduri pentru pod, baloturi de parame, pentru Bechet. Plecăm apoi la deal. Până la Samovit ducem pe Dl. Intendent Grigorescu. Astăzi se dezvoltă o mare furtună, de abia mergem la deal.

Seara sosim la Bechet.

**4 august.** Debarcarea materialelor aduse, predarea lor și începerea instalațiunii de poduri noi la debarcare.

**5 august.** Curse cu cearurile toată ziua. Seară după constatarea că vaporul "Cetatea" e mai cu confort, se dă în quartierarea atașaților militari străini, cărora le facem primirea la bord.

Erau atașații militari: Francez, Spaniol, Italian, German și Rus - mai toți ofițeri superiori.

Veni la bord și Dl. Căpitan C.C. Costafaru, pe care-l trezim la Rahova, odată cu o cursă de cearuri.

**6 august.** Curse fără întrerupere de transporturi diferențiate până la 10 noaptea.

**7 august.** Primele cearuri le aducem încărcate cu trupe de prizonieri ce se înapoiesc în țară, în strigăte de ură și cu muzica cântând. Restul de transporturi se face numai cu cavalerie. Luăm câte 3 cearuri deodată, în care intră 350 cel, cu călăreții respectivi, echipament și harnășament complet.

Seară la 11 ultimul transport.

**8 august.** Sosesc mereu trupele de cavalerie din Diviziile Independente.

Fiziprimim la bord pe D-nel Nicolaeșcu, Rămniceanu, soția D-lui Director GI, el călător de comunicație pe apă, precum și pe Dl. Căpitan Dr. Christeanu, fratele D-nel Rămniceanu.

Facem câteva curse între Rahova-Bechet cu numitele persoane, care rămân la bord peste noapte.

**9 august.** Transportăm mai departe la regimile de rostori - la 12 noaptea ultimul transport cu Divizia călărești al Diviziei.

**10 august.** Astăzi aducem în țară etapele și un batalion de rezervă. Se predă autorităților Bulgarie, Primăria Rahova, poșta și poliția.

**11 august.** Toată ziua cursa cu câte 3 cearuri. Aducem în țară artilleria rămasă, cavaleria, vânătoare și rezerva Regimentului 17 Mehedinți.

Populația bulgară din Rahova în ultimele momente dovedind o atitudine ostilă, manifestând în mod vădit o purtare neconvincătoare față de restul trupelor noastre, față chiar de unii ofițeri. Monitorul "Hogâlniceanu" și torpilierul "Zborul" face demonstrație pe lângă portul Bulgar cu tunurile întinse spre Rahova și prin flutere stridente din slujene.

**12 august.** Aducem în țară Rezerva de Cavalerie și restul Etapelor. Azi am atins recordul, remorcând 30 cearuri încărcate între Rahova - Bechet și înapoi.

**13 august.** Astăzi mai facem ultimele transporturi cu cărăușele rămase în Bulgaria, caii, oile și cirezile de vaci ale armatelor noastre.

Sârșind completamente operațiunile militare de transport, suntem chemați de Dl. Comandant al Transporturilor Marinel și Dl. Comandant al Garnizoanelor Rahova - Bechet, care exprimă mulțumiri de modul cum am executat lucările.

Dl. Comandant al Garnizoanei Bechet - Rahova cerând Registrul de bord al remorcherului, înscris într-unul următoarele rânduri:

"Constat cu deosebită satisfacție că personalul Remorq. S.H. Cetatea a adus servicii reale armatei cu ccazația trezeriei Diviziei I Cavalerie, Divizia I Rezervă și Etapelor respective.

Pentru această muncă încredință zilnică, am propus printr-un raport special Comandamentului General al Etapelor să binevoiască a interveni locului în drept pentru acordarea unei gratificații".

Comandantul Garnizoanei  
Rahova - Bechet  
St. Colonel (ss) Miron Kostin

Dl. Comandant al Serv. Transporturilor Marinel elibereză Certificatul cu nr. 323 conținând:

"Subsemnatul St. Comandor Gh. Munteanu, Comandantul Transporturilor Marinel, certific că Dl. Căpitan Const. D. Tomescu, comandantul Remorq. S.H. Cetatea, mobilizat împreună cu vasul său, a făcut operațiuni la transportul trupelor Corp. I de Armătă de la Bechet la Rahova și înapoi, pe timpul de la 2 iulie la 13 august 1913.

În tot acest timp, susnumitul Comandant a dovedit că posedă excelente calități de navigator, grăție cărora acest transport unic în anotimpul istoriei s-a făcut fără cel mai mic accident, punctu care i-am eliberat prezentul certificat".

Comand. Serv. Transp. Marinel  
St. Comandor (ss) Munteanu

Trebue să constată că în toate imprejurările am avut depință latitudine în toate manevrele, mișcările ambarcațiunilor precum și sistemul de ambarcare.

În fine, astăzi la orele 2.30 p.m. luăm la remorcă un bac mare pentru transporturi de trenuri și un cear de-al Marinel și cu ele plecăm la vale. Seară la 8.00 sosim la Turnu Măgurele.

**14 august.** Bacul având destinația pentru Zimnicea, il aducem în acel port. Acolo, dintr-un tanăr al N.F.R. îmbarcam și păcură. Apoi ne

înapoiem la T. Măgurele.

**15 august.** Prin portul T. Măgurele plecăm la deal. Aprindem lampa la geamanduri din portul Plop, apoi scoatem cele 2 geamanduri luminoase de la Corabia, ce nu mai trebuiau prin schimbarea podului militar la Zimnicea.

Le debarcăm în portul Corabia, de unde apoi spre executarea ordinelor Direcțiunii noastre, începem o strângere din materialul răspândit prin porturi.

Începem cu sorburile, jgheaburile și scândurile aduse la Corabia, pe care le îmbarcam la bord.

Luăm apoi și cele zece bărci mari și mijlocii, și la 16 august dimineață plecăm cu totul la vale.

Când se deschide podul la T. Măgurele trezem în aval de el, legând apoi bărcile la mal.

**17 august.** La deschiderea podului aducem un ponton cu covoră de ciment liberat dinspre malul Nicopolului.

Facem pregătire pentru scoaterea unui cablu submarin.

**18 august.** Din ordinul Domnului Comandor Spiridon, scoatem cablul telegrafic ce se instalase în amonte de podul de la T. Măgurele, cablu care nu a folosit fiindcă la instalare s-a rupt de la mijloc.

După terminare, deschizându-se podul, aducem al doilea ponton cu covoră de beton pe care îl legăm lângă cel dinainte.

Mai trezem la remorcă o vedetă ce avea presunție din sus în aval de pod, și îl săm lângă Monitorul M. Hogâlniceanu. Vedeta se cheamă Valter Mărăcineanu.

Luăm apoi convoluțul de pontoane la remorcă și plecăm cu el la Giurgiu.

Seară ancorăm la punctul Găsca.

**19 august.** La orele 9 a.m. sosim în portul Giurgiu.

Operațiunile făcute mai departe cu vaporul S.H. Cetatea s-au trecut prin Fapoarte Speciale de navigație înaintate.

Operațiunile noastre s-au executat cu promptitudine și cum necesitatea serviciului au impus. În orice chestiune de detaliu, de manevre dificile, de aranjamentul unor lăzuri ce poartă nu intrau în cadrul navigației, vaporul S.H. Cetatea era mereu chemat, cunoscută fiind misiunea sa specială pe Dunăre.

Nu am avut de înregistrat nici o avarie, nici o pierdere de obiecte în Serviciul de Companie.

În tot timpul personalul la bord a fost sănătos, higienă și dezinfecția compartimentelor făcând parte din preocupările noastre de căptenie.

Comandantul  
Vasului S.H. Cetatea  
Căpitan  
Constantin D. Tomescu  
19 August 1913  
Giurgiu

*1902 - 1995*

*De la "Harta Cătuneanu"  
la complexa activitate de azi a*

**DIRECȚIEI HIDROGRAFICE MARITIME**

Primele lucrări hidrografice organizate în Marea Neagră, despre care avem cunoștință, s-au executat în secolul al XIX-lea de către specialiști ruși și englezi. Ca rezultat, în anul 1869 a fost publicată carte-pilot a Mării Negre.

Pe litoralul românesc al Mării Negre primele lucrări hidrografice s-au executat între anii 1885-1896 în zona Sulina - Gura Portiței, de canoniera "GRIVITA". Începând cu anul 1893, un grup de cercetători hidrografi și hidrologi, condus de Grigore Antipa, a executat mai multe campanii de lucrări la bordul crucișatorului "ELISABETA", bricului "MIRCEA" și canonierei "GRIVITA".

În anul 1897 s-a înființat o secție specială pentru lucrări hidrografice la Dunăre și la mare, condusă de locotenent-comandorul Alexandru Cătuneanu, specialist hidrograf, cu studii de specialitate în Franță și participant la două campanii hidrografice în Orientul Îndepărtat și Caledonia.

Secția specială hidrografică a executat sondaje de-a lungul litoralului românesc până la o distanță de 10 km de linia coastei. După o activitate laborioasă, care a durat patru ani, pe baza materialelor rezultante din lucrările hidrografice și hidrologice execute cu bricul "MIRCEA" și salupă "RAHOVA", s-a întocmit **prima hartă marină românească**, cunoscută sub denumirea "Hartă Cătuneanu". Această hartă a fost imprimată la Paris, în anul 1902, și a primit medalia de aur la o expoziție maritimă organizată în Franța.

Actualizată și reimprimată în anul 1929, ea a fost folosită în marina română până în anul 1950.

Studii hidrografice organizate în primii ani ai secolului al XX-lea, atât la Dunăre cât și la mare, s-au extins și asupra lacurilor litorale, urmărindu-se în principal stabilirea locurilor de amenajare a unor baze navale pentru marina militară română.

Datorită dezvoltării marinei militare și intensificării traficului maritim în zona litoralului românesc al Mării Negre, după primul război mondial s-a acordat o atenție deosebită asigurării hidrografice și de navigație a navelor militare și comerciale. Dintre măsurile organizatorice importante trebuie amintită, cu precădere, înființarea Serviciului Hidrografic pe lângă Divizia

de Mare și Divizia de Dunăre, în anul 1926. Acestui serviciu i s-au atribuit sarcini pentru dezvoltarea problemelor de hidrografie, astronomie, geofizică, cartografie, serviciul timpului, asigurarea cu aparatul de navigație etc.

În perioada 1926 - 1936 s-au executat studii în adăpostul MIDIA, lacul Tăsău, pentru amenajarea unei baze navale în zona litoralului românesc și asigurarea unei căi de acces la mare prin gurile Dunării. La mare lucrările au fost extinse până la izobata de 25 m. În principal s-au executat măsurători de nivel, determinarea naturii fundului mării și lacurilor, măsurători batimetriche, observații hidrografice și meteorologice, observații asupra valurilor etc.

La gurile Dunării, lucrările hidrografice au fost extinse până la 35 Mm la larg. Serviciul Hidrografic al Marinei Militare i-au revenit sarcini importante în cadrul planurilor de lucrări întocmite de Comisia Europeană a Dunării: măsurători batimetriche, regimul valurilor, currentometrie, determinări de coordonate ale unor repere etc.

În perioada 1932 - 1935, odată cu înființarea Comisiei naționale pentru studiul ieșirii la mare, lucrările hidrografice execute de Serviciul Hidrografic al Marinei Militare au cunoscut o nouă ampliere. Pe baza documentației și materialelor rezultante din aceste lucrări, printre alte concluzii, figura și construirea unui canal care să asigure legătura dintre Dunăre și mare prin lacul Tăsău, concluzie rezultată ulterior, în anii 1938 și 1950, dar realizată într-o variantă modernă în anii 1976 - 1984.

În anul 1937 Serviciul Hidrografic a organizat o campanie de mare amplioare, care prevedea ca în câțiva ani să asigure ridicarea topografică, amănuntită și sistematică, a întregului litoral românesc al Mării Negre. Lucrările au inceput de la frontieră de sud și s-au desfășurat până în anul 1939, când au fost intrerupte din cauza declanșării celui de-al doilea război mondial.

În octombrie 1940 Serviciul Hidrografic a participat la lucrările de delimitare a frontierei pe brațul Chilia între România și U.R.S.S.

În perioada 1941-1944 lucrările execute de Serviciul Hidrografic au

constat din: instalări de faruri și semnale de navigație, compensarea compaselor magnetice la nave, instalări de aparatul de navigație la navele care erau dotate cu astfel de aparat și ridicări topohidrografice în diferite puncte de pe coastă pentru asigurarea intrării în porturile Mangalia, Constanța, Midia, pe gurile Dunării, pentru instalarea bateriilor de coastă și pentru delimitarea și marcarea epavelor.

În luna august 1942 s-au executat ridicări hidrografice la gura Potapov și Vâlcov, cu remorcherul "SMÂRDAN", în vederea amenajării unei baze pentru vedetele torpiloare.

În ziua de 26 august 1942, în timp ce executa sondaje, remorcherul a sărit în aer datorită unei mine magnetice și s-a scufundat aproape instantaneu. Cu această ocazie și-au pierdut viața locotenentii Vasilescu Valeriu și Marinuți Vasile, aspirantul Abagiu Virgil, maistrul Iliescu Nicolae, 10 gradați și soldați din Serviciul Hidrografic precum și un maistru militar, comandantul remorcherului, împreună cu întregul echipaj.

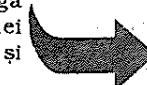
Ofleri dispăruți, ce făceau parte din efectivul Serviciului Hidrografic, au fost decorați post mortem.

În anii 1944 - 1948, Serviciul Hidrografic a desfășurat o activitate intensă pentru asigurarea de navigație a dragajului de mine și deschiderea de noi drumuri de navigație, în zona litoralului românesc.

În perioada 1948 - 1954 s-au executat lucrări topografice și hidrografice pentru asigurarea unor activități ale Marinei Militare și construirea portului și bazei navale Mangalia:

Odată cu transformarea Serviciului Hidrografic în Direcția Hidrografică Maritimă, în noiembrie 1955, s-a dat o nouă amplioare activității de cercetare hidrografică și hidrologică a zonei de litoral a României.

Perioada 1959-1964 este caracterizată de o fructuoasă activitate hidrografică, ce a permis să se definiteze studiul hidrografic și hidrologic al întregului litoral, de la Vama Veche la Baia Musura. La cercetarea hidrografică și hidrologică a zonei de litoral și-au adus din plin contribuția, pe lângă specialiști ai Direcției Hidrografice Maritimes și





cadre de la Comitetul de Stat al Apelor și Laboratorul de Oceanologie al Academiei Române.

Astfel s-au continuat studiile amănunte ale raiodelor la care situația hidrografică comportă modificări permanente (Mangalia, Midia, Gura Portilei, Sf. Gheorghe, Sulina) și ale lacurilor litorale în scopul asigurării unor activități organizate de Marina Militară și de unele ministere economice. Lucrările hidrografice au fost extinse până la limita platoului continental, iar cele hidrologice au cuprins bazinul de vest al Mării Negre, în limitele de responsabilitate internațională a țărilor noastre.

O contribuție deosebită și-a adus-o Direcția Hidrografică Maritimă la ridicarea hidrografică amanunțită a raiodelor în care s-au construit porturile maritime Mangalia, Constanța Sud-Agigea și Midia. Materialele cartografice rezultante din aceste lucrări au constituit baza planimetrică și de construcție a acestor obiective de mare importanță economică.

Concomitent cu activitatea de cercetare hidrografică a zonei de litoral s-au executat lucrări hidrografice pe unele sectoare ale Dunării-Giurgiu, Brăila, Sulina, pe traseul Canalului Dunăre-Marea Neagră, lacurile

Mangalia, Techirghiol, Slătghiol, Tașaul, Sinoe, Babadag și Snagov.

S-au amplificat lucrările de sondaj pe platoul continental și s-a participat la delimitarea platoului continental și zonei economice dintre țara noastră, U.R.S.S. și Bulgaria.

Pentru respectarea regulilor internaționale de întocmire a hărților marine și unificarea semnalizărilor maritime s-a participat la conferințele organizate de Biroul Hidrografic Internațional (B.H.I.), cu sediul la Monaco și de Asociația Internațională de Semnalizări Maritime (AISM), cu sediul la Paris.

Tara noastră, ca membru al AISM cu statutul de "membru B", a fost reprezentată de specialiști Direcției Hidrografice Maritime la conferințele organizate de aceasta, permisând unificarea balizajului pe litoralul românesc, adoptându-se sistemul A de balizaj internațional.

Cele peste 60 titluri de hărți maritime din Marea Neagră și Marea Mediterană întocmite în această perioadă împreună cu Catalogul de hărți, Cărțile pilot, Catalogul semnelor de lucru pe hărțile marine românești, Cărțile farurilor, mijloacele radiotehnice de navigație. Tablele nautice au purtat amprenta recomandărilor Organizației Hidrografice Internaționale (O.H.I.). Nefiind membrii al acestui organism

Direcția Hidrografică Maritimă a purtat corespondență fructuoasă de specialitate cu specialiștii Biroului Hidrografic Internațional.

În Marea Neagră, pentru o colaborare strânsă de specialitate cu țările riverane privind asigurarea de navigație, hidrografică, hidrometeorologică, cercetarea platoului continental, delimitarea acestuia, cercetarea zonei economice, s-au organizat întâlniri cu specialiști hidrografi din România, Turcia, Bulgaria și fosta U.R.S.S. punându-se de acord în privința organizării drumurilor de navigație, separarea traficului de navigație, ușurând astfel deplasarea navelor în siguranță în zona de responsabilitate internațională a fiecărei țări.

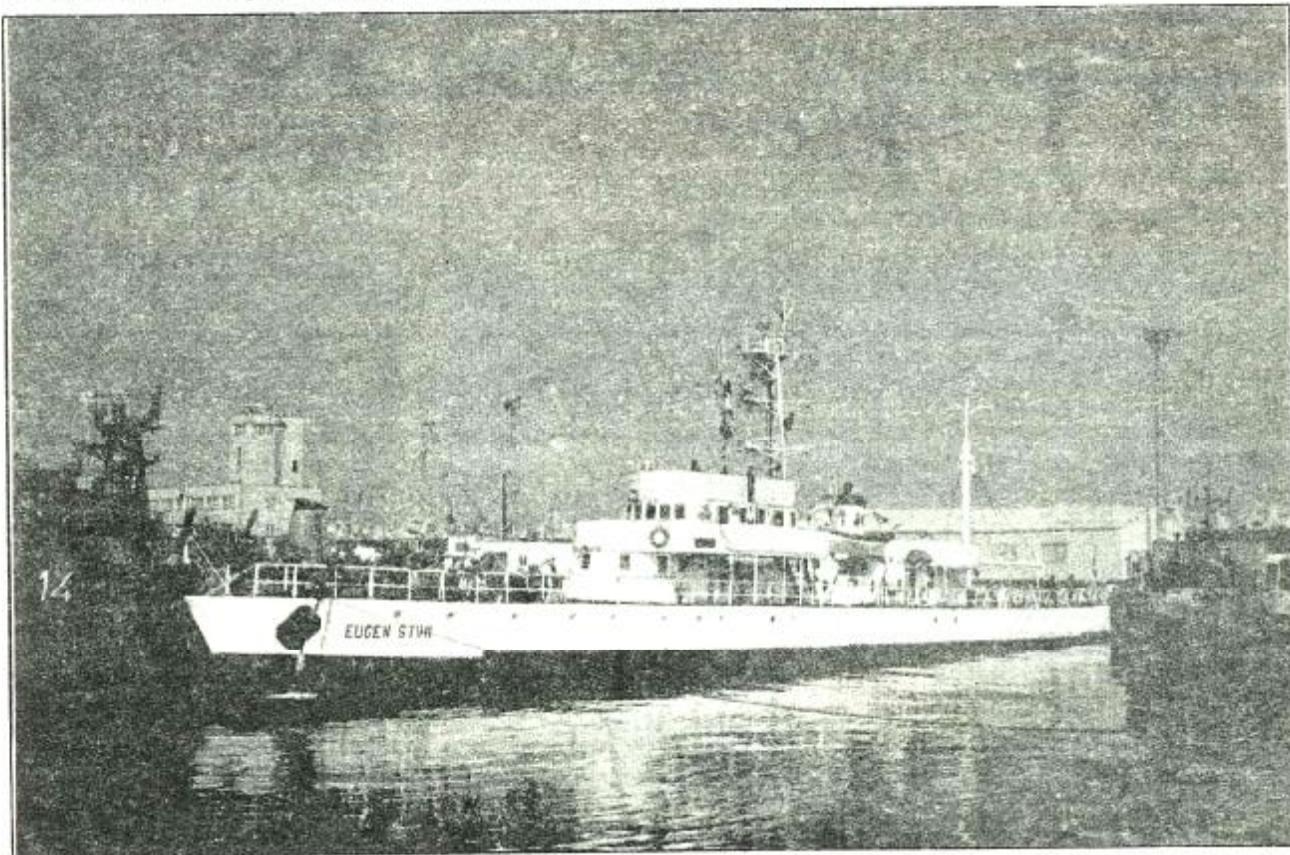
În prezent, Direcția Hidrografică Maritimă își continuă activitatea laborioasă pentru executarea lucrărilor hidrografice și hidrologice în zona litoralului românesc al Mării Negre, în scopul asigurării activităților de pregătire de luptă ale navelor militare și a navegației generale în zona de responsabilitate a țărilor noastre.

Inginer

**Corneliu ENĂCHESCU**

*Muzeograf principal*

**Mariana PĂVĂLOIU**



Nava de cercetări a Direcției Hidrografice Maritime

# VIVAT ACADEMIA

*123 de ani de la înființarea  
învățământului de marină*

## *De la Școala Flotlei la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN"*

Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța - instituție de învățământ superior politehnic, subordonată Ministerului Apărării Naționale - formează ofițeri ingineri de comandă și stat major, activi și de rezervă, pentru nevoile Marinei Române, asigurând perfecționarea pregătirii absolvenților prin studii aprofundate, cursuri postuniversitare și postacademice, precum și prin doctorat în domeniile științei militare, tehnicii militare și științei manageriale navale.

Academia Navală - constituță prin

transformarea Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", în primăvara anului 1990-, prin Școala Militară Superioară de Marină, este continuatoarea Școlii Flotile din Galați fondată în 1872. Astfel, Academia Navală se constituie în expresia contemporană a evoluției învățământului de marină din România pe parcursul a 123 de ani.

Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", cu structura universitară actuală, constituie exponentul învățământului superior de

marină din România, cunoscut și recunoscut prin tradiție, valoare și eficiență, pe plan intern și internațional.

Redăm câteva performanțe acumulate în ultimele două decenii:

- În perioada maximei dezvoltării a realizat formarea cadrelor Marinei Române, reușindu-se ca între anii 1973-1995 să absolve această instituție peste 8.000 de ofițeri de marină cu studii superioare, din care peste 6.500 pentru flotele de transport și pescuit;

- Peste 80% din ofițerii Marinei Civile au atins competențele de comandanță de cursă lungă și de șef mecanic, asigurând continuu cadrele de conducere ale companiilor de navigație și de pescuit;

- Conducătorii Departamentului Transporturilor Navale au fost promovați continuu din rândul absolvenților și cadrelor didactice.

În domeniul cercetării științifice, tehnice, psihologice și metodice, numai în ultimii 15 ani s-au realizat peste 500 teme de importanță recunoscută, s-au obținut peste 80 brevete pentru invenții și inovații, s-au desfășurat 14 sesiuni de comunicări științifice și referate ale cadrelor didactice și 19 sesiuni ale cercurilor științifice studențești, s-au organizat seminarii, simpozioane și coloconii internaționale în domeniile hidrodinamicii, astronomiei, mecanicii solidelor, electrotehnicii, radioelectricității și medicinei navale, s-au publicat peste 130 trate, manuale și articole importante, aniversarea din luna noiembrie fiind încununată de apariția primului număr al Buletinului Științific al Academiei Navale. În cele 13 catedre activează peste 150 de cadre didactice, din care 14 sunt definitorie a titlului științific de doctor în științe, iar 37 sunt doctoranzi.

O preocupare dominantă a conducerii Academiei Navale o prezintă perpetuarea deschiderii spre lume, astfel că numai în ultimii 5 ani au fost efectuate vizite și schimburi de experiență între cadre didactice și studenți cu instituții similare din 11 țări, printre care Franța, Italia, Marea Britanie, S.U.A., Olanda, Grecia, Turcia. În perioada anilor 1980-1995 Academia Navală a fost vizitată de delegații oficiale din peste 80 de țări. Admirul John Fildhouse, Prim-lord al Amiralității britanice nota în carte de onoare: "Am fost impresionat de organizarea, conținutul și baza materială ale instituției, garanții pentru o temeinică pregătire a ofițerilor de marină români spre viitoarea carieră".

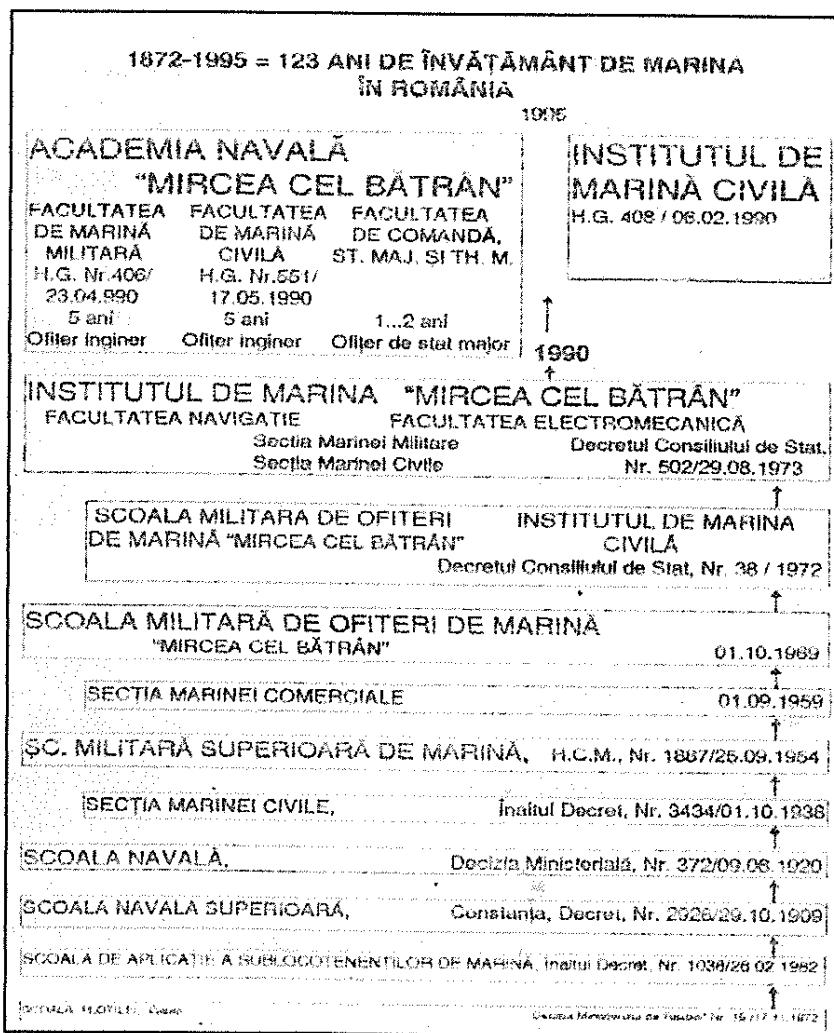
Pentru toate acestea și pentru alte argumente pe care timpul și spațiul afectate nu le pot cuprinde, ACADEMIA NAVALĂ "MIRCEA CEL BĂTRÂN" DIN CONSTANȚA REPREZINTĂ UN/Ο FACTOR/SURSA A PUTERII MARITIMEI A ROMÂNIEI.

Comandor ing.

Traian MOȘOIU

Căpitan-comandor dr. ing.

Viorel MAIER



**CURRICULUM VITAE**

Viceamiralul-comandor GHEORGHE ANGHELESCU s-a născut la 18 septembrie 1934, în comuna Cătunu, județul Teleorman.

Este absolvent al Școlii Militare de Marină (1955), Academiei Militare Generale (1968), Facultății de Drept (1975) și al unor cursuri postacademice.

În cai 40 de ani de carieră militară, a urcat treptele ierarhice încadrând funcții importante la diverse eșaloane, de la comandant al unității de luptă navigație la bordul monitorului 1, ofițer secund și comandant de dragor de radă, ofițer cu pregătirea tactic-operativă la nivel de mare unitate, la cea de comandant de unitate de nave antisubmarin și, ulterior, al unei unități radioelectronică. Datorită capacității organizatorice și competenței profesionale manifestate, a fost promovat în funcții de răspundere ca locuitor al sefului de stat major la Comandamentul Marinei Militare și șef de stat major al Diviziei Maritime. Într-anii 1980-1986 a fost comandantul Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", perioadă în care instituția de învățământ superior reprezentativă a Marinei Militare s-a integrat și afirmat plenar în circuitul de valori ai vieții universitare din țara noastră și de peste hotare.

La 30 decembrie 1982 a fost avansat la gradul de contraamiral.

În perioada 1986-1990 a îndeplinit funcția de adjunct al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Transporturilor Navale.

Aflat la conducerea Brigăzii Fluviale, la 26 aprilie 1990 este numit comandantul Marinei Militare Române, iar la 20 octombrie 1990, avansat la gradul de viceamiral.

Conform noii structuri organizatorice a armatei, la 30 noiembrie 1993 devine seful Statului Major al Marinei Militare, iar prin Decretul 294 din 10 august 1995 este avansat la gradul de amiral.

Viceamiralul-comandor Gheorghe Anghelescu este membru fondator al Fundației cultural-științifice "PRO-PATRIA", autor și coautor a numeroase lucrări de specialitate și studii de drept maritim, cinematică, tactică navală și doctrină militară.

Este căsătorit și are un fiu, ofițer de marină.

**DECRET****PRIVIND ACORDAREA GRADULUI DE AMIRAL UNUI VICEAMIRAL**

În temeiul prevederilor articolului 94, litera b și ale articolului 99, alineatul 1 din Constituția României, având în vedere propunerea ministrului apărării naționale, președintele României decreează:

Articol unic. Viceamiralul Gheorghe Anghelescu se înaintează la gradul de amiral.

Președintele României

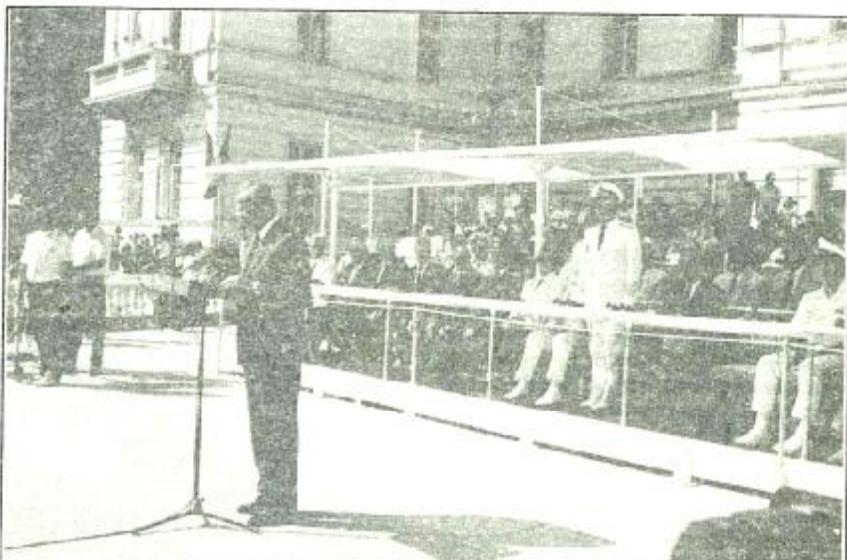
**ION ILIESCU**

Prim-ministrul României

**NICOLAE VĂCĂROIU**

**FELICITĂRI ADRESATE DE  
MINISTRUL APĂRĂRII  
NAȚIONALE**

"Ca ministru al Apărării Naționale doresc să folosesc acest prilej pentru a felicita sincer pe domnul amiral Gheorghe Anghelescu pentru această avansare în grad. Este o recunoaștere a activității sale de decenii în slujba Marinei României. Este, de asemenea, o recunoaștere a importanței Marinei Militare ca armă principală în apărarea țării, scumpa noastră Românie. Totodată, este o recunoaștere a contribuției Marinei noastre Militare la politica de deschidere și modernizare a armatei noastre. Domnule amiral, sincere felicitări."



*Ministrul Apărării Naționale  
GHEORGHE TINCA*

# PARTENERIAT PENTRU PACE

## EXERCIȚIUL TACTIC FLUVIAL

### "DUNAREA '95"

Organizat și desfășurat de Flotila de Dunăre, în a doua decadă a lunii august, exercițiul tactic "Dunărea '95" a făcut parte din categoria Exercițiilor naționale "Livex - Invitex", înscrise în programul individual semnat de țara noastră în cadrul "Parteneriatului pentru Pace". Acest exercițiu, dincolo de latura lui tehnică, relevă consecvența României - prima semnatară a "Parteneriatului pentru Pace" - în punerea în practică a acestui acord esențial privind destinul țării, dorința sa de a se situa în avangarda eforturilor pe care statele central și est europene le fac în vederea integrării lor în structurile europene. Urmând unu alt exercițiu organizat de Flotila de Dunăre - în luna mai, "Delta '95", în comun cu subunități de infanterie marină aparținând armatei olandeze - "Dunărea '95" este primul exercițiu de tip "Livex - Invitex" inițiat de un stat din estul Europei. Derularea exercițiului a fost urmărītă, cu vădit interes, de observatori militari din zece state - Austria, Bulgaria, Franța, Germania, Moldova, Olanda, S.U.A., Slovacia, Ucraina, Ungaria, de atașații militari acreditați la București, fapt ce dovedește interesul deosebit cu care sunt urmărītă acțiunea și inițiativele românești în acest domeniu.

Tema exercițiului tactic "Dunărea '95" a fost "Organizarea și executarea transporturilor umanitare pe fluviul Dunărea, în sistem convoi. Aplicarea măsurilor de embargou într-un sector fluvial", acesta desfășurându-se în sectorul fluvial Galați - Brăila (Km 152 - 169).

Ca scopuri esențiale "Dunărea '95" și-a propus promovarea ideilor "Parteneriatului pentru Pace" și întărirea încrederii și stabilității între țările dunărene, elaborarea concepției de bază și principalelor forme de cooperare referitoare la organizarea și executarea misiunilor umanitare și de embargou. La exercițiu, alături de navele românești a luat parte și nava ucraineană "DUNAI".

Dar iată, în sinteză, "filmul" acestei deosebite activități desfășurate pe fluviu.

Începută la Galați, prima etapă a exercițiului a avut ca obiectiv organizarea și executarea transporturilor umanitare pe fluviul Dunărea, în sistem convoi, transportul umanitar urmând să se desfășoare în condițiile existenței pericolului atacului de la mal, atacului aviatic și existenței unor raioane fluviale minate.

Format în zona portului Galați, convoluul a avut următoarele elemente : nave de transport materiale umanitare, reprezentate de nava "LT. COMANDOR VASILE PĂUN" și ceamul 417, nave de siguranță, destinate să acioneze împotriva atacurilor dinspre maluri și a aviatici (monitorul "I.C. BRĂTIANU" - una

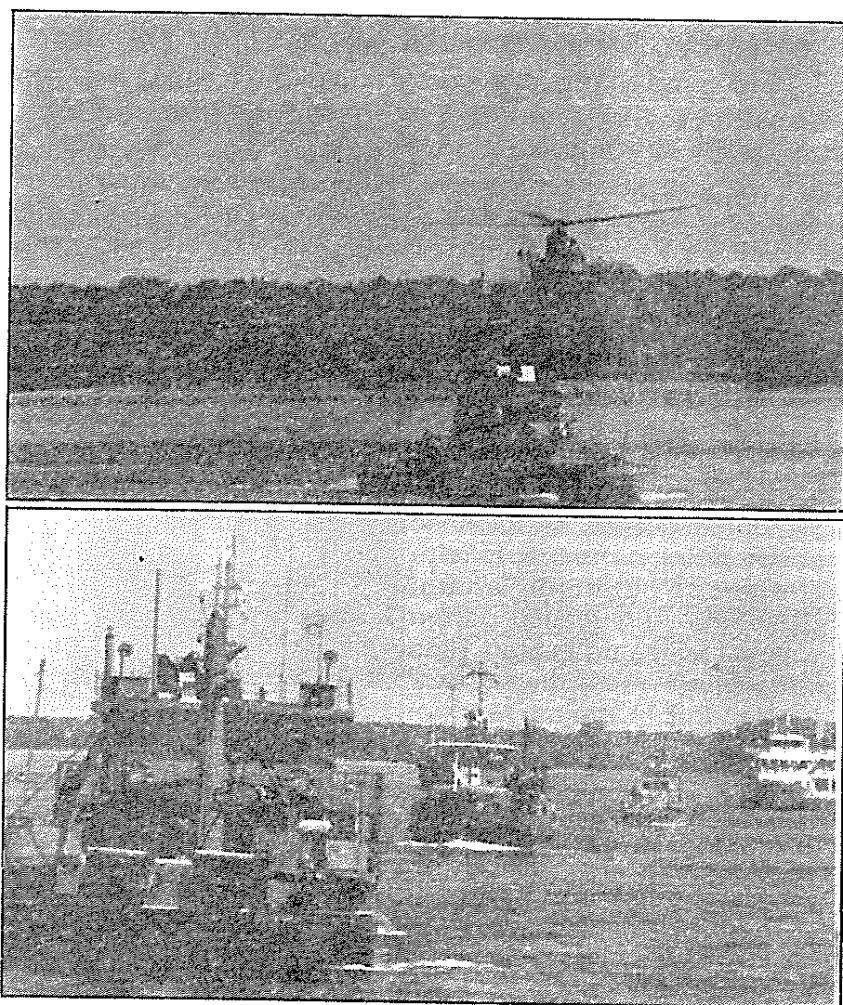
dovedească măiestria profesională, deschizând convoiului cale liberă printr-un raion "minat".

Cea de-a două etapă a exercițiului "Dunărea '95" - aplicarea măsurilor de embargou - a avut loc în raionul de la Km 166 - 169, simulându-se abordarea unui convoi care nu s-a supus controlului autorităților navale și portuare, acțiune executată de navele grănicerești ce intervin prompt, acționând conform legislației românești și internaționale (dirijarea convoiului reținut, în primul port, descărcarea navelor și reținerea și anchetarea echipajului).

Deosebit de complex, punând echipajele participante în situații apropiate de o posibilă realitate, solicitându-le competența și relevându-le gradul de pregătire, exercițiul "Dunărea '95" a pus în lumină capacitatea organizatorică și calitățile profesionale notabile ale marinilor români - ofițeri, maistri militari, subofițeri și soldați - capabili să-și îndeplinească prompt misiunile încredințate, dovedind, totodată, faptul că Marina Militară Română este un ferm și redutabil "Partener pentru Pace".

*Maior*

**Costin CONSTANDACHE**



# "COOPERATIVE PARTNER '95"

## PRIMA APLICATIE TACTICĂ CU CARACTER UMANITAR ÎN MAREA NEAGRĂ

Desfășurată în portul Varna, apele teritoriale ale Bulgariei și marea liberă, în perioada 11 - 17 septembrie 1995, aplicația "COOPERATIVE PARTNER '95" a angrenat în derularea ei nave de luptă și auxiliare din Grecia, Italia, Turcia, S.U.A., Bulgaria, România și Ucraina, Infanteria Marină americană, o echipă medicală olandeză și un număr de aproximativ 3000 de militari.

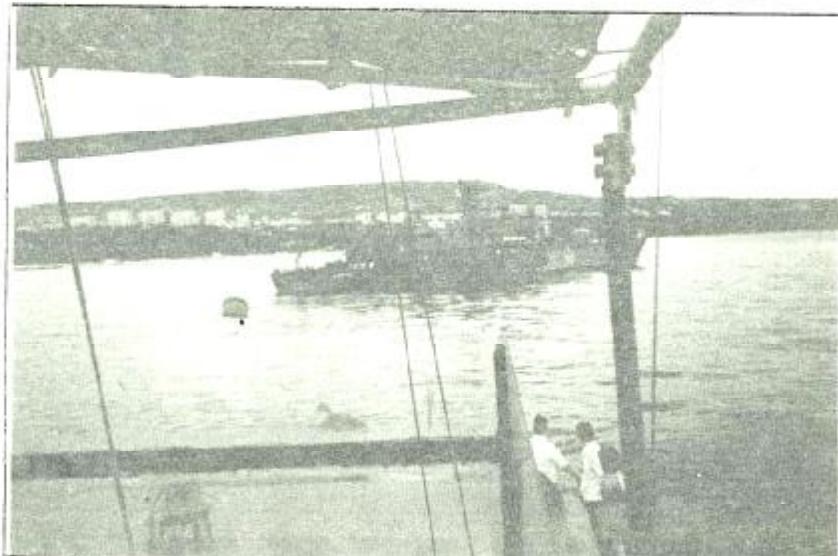
Planificarea aplicației a fost realizată de Comandamentul Forțelor Navale Aliate din Europa de Sud, cu sediul la Napoli - Italia, având la bază un scenariu imaginär, conceput astfel încât să faciliteze îndeplinirea scopurilor și a obiectivelor propuse.

Organizată în cadrul Programului "Parteneriat pentru Pace", aplicația și-a propus să contribuie la îmbunătățirea cooperării reciproce dintre NATO și țările partenere, în vederea realizării unor puncte de vedere comune referitoare la concepțele doctrinare ale operațiilor de menținere a păcii, pregătirea forțelor în vederea asigurării interoperabilității în acțiuni umanitare și de salvare a vietii pe mare.

Activitățile au fost conduse de un stat major combinat, alcătuit din ofițeri ai comandanților NATO implicați și ai națiunilor partenere. Marina Militară Română a fost reprezentată în cadrul acestuia de comandorul Traian Atanasiu și căpitan-comandorul Vitalian Popescu, iar pentru misiunea de evacuare, de locotenent-colonelul Marin Barbu, căpitan-comandorii Petrică Nitu și Florin Spătaru și locotenent comandorul Mircea Nica, în calitate de observatori.

La aplicația propriu-zisă, țara noastră a participat cu o grupare navală condusă de comandorul Ion Postică și un efectiv de 232 militari.

În dimineața zilei de joi, 14 septembrie, toate unitățile au părăsit portul Varna și au format un convoi, la circa 25 mile marine sud-est de port, alcătuit din distrugătorul italian "MIMBELLİ", fregatele "AEGEON" (Grecia), "TURGUT REIS" (Turcia), "AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU" (România), "HATMAN SAGAYDACHNYI" (Ucraina), "SMELI" (Bulgaria), vedeta românească purtătoare de rachete "LASTUNUL" (190), comandat de locotenent-comandorul Iosif Gulin și corveta bulgărescă "RESHITELNYI". Detasamentul de nave convolate a fost marcat de nava de desant americană "SHREVEPORT" (L.P.D. -12), care a fost escortată în dispozitivul și pe



drumul hotărât de comandanțul grupării operative (C.T.F.) 441, comandorul italian M. Depinto. Activitățile pe mare au fost conduse de la bordul navei americane.

Pe timpul marsșalului, convoiul a fost "atacat" de două avioane de vânătoare - bombardamente bulgărești MiG - 23 și de vedetele torpiloare românești "VIFORUL" (203), "VIJELIA" (204), și "VISCOLUL" (205), comandate de locotenent-comandorul Gheorghe Baban, căpitanul Valeriu-George Dobrin și locotenent-comandorul Mihai Coșeraru. Exercițiul s-a limitat la informarea reciprocă asupra momentului descoperirii, urmărirea și simularea angajamentului cu țintele aeriene și navale.

La orele 15.00, Forța combinată de desant, respectiv nava americană "L.P.D. - 12" s-a înapoiala la Varna, unde a fost declansată operațiunea de evacuare a necombatanților dintr-un raion de conflict. Demonstrația de evacuare, în condiții permisive, a debutat cu un exercițiu de desantare executat de Unitată Expeditionară de Infanterie marină nr. 26 a S.U.A., pe plaja de nord a orașului. După debarcarea forțelor prin procedeu administrativ, folosit în timp de pace, pușcașii marini americani au amenajat un centru de organizare și control a evacuării, pe stadionul Varna. În acest cadru, participanților și publicului le-au fost prezentate mijloacele de debarcare și armamentul cu care sunt dotați infanteriștii marini americani.

În acest răstimp, C.T.F. 441 a organizat și condus un exercițiu de supraveghere navală într-un raion maritim supus embargoului, în zona litoralului bulgăresc. Reînforcerul maritim salvator "GROZAVU" (500), comandat de locotenent-comandorul Marcu Filip și tancul petrolier bulgăresc "DIMITROV" au simulații navele adverse. Încercarea de străpungere a blocadelor a fost zădărnicită, cele două nave auxiliare fiind interceptate în conformitate cu regulile de angajare.

Pe timpul noptii, navele au efectuat

exerciții de căutare-salvare pe mare, de menținere a legăturii prin projector și radio, precum și de căutare, descoperire și raportare a țintelor navale pe timp de noapte. Pe post de "unte" au figurat navele comerciale aflate în trafic normal în apropierea raionului de desfășurare a aplicației.

Vineri, 15 septembrie, după evacuarea pe calea aerului a 50 de necombatanți, cu ajutorul celor două elicoptere S.H.-46 aflate pe nava "L.P.D. - 12", C.T.F. 441 a condus un alt exercițiu de supraveghere navală, desfășurat în condiții similare celul precedent.

Între orele 11-15.00, navele au executat manevre tactice tip PASSEX. Pe durata marsșalului, comandanții fregatelor "AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU" (260) (locotenent-comandor Vasile Giosan), "HATMAN SAGAYDACHNYI" și "SMELI" au condus succesiv câte un exercițiu de navigație în comun.

Echipajele românești s-au remarcat prin receptivitatea și profesionalismul de care au dat dovadă pe întreg parcursul aplicației și, în mod deosebit, prin fermitatea comandanților de nave, precizia navigației și oportunitatea manevrelor executate.

"COOPERATIVE PARTNER '95" - prima aplicație NATO/ "Parteneriat pentru Pace" de anvergură, cu tematică umanitară desfășurată în Marea Neagră, a oferit participanților un prilej deosebit pentru acumularea unei experiențe valoroase în domeniul operațiilor maritime/amfibii și de peace-keeping și, totodată, o atmosferă destinsă, amabilă, de adâncire a înțelegerii, încrederii și cooperării între forțele și personalul aliați și al națiunilor partenere. Cu acest prilej, Marina Militară Română și-a reafirmat disponibilitatea de a găzdui aplicația "COOPERATIVE PARTNER '95" în apele naționale ale României.

*Căpitan  
Marian MOȘNEAGU*



## **PERIPLUL NAVEI MILITARE "MIDIA" ÎN JURUL EUROPEI**

### **JURNAL DE BORD**

**- O filă de istorie pentru MARINA ROMÂNĂ.**

Joi, 22 iunie 1995. Soarele dimineații de vară își trimite săgeștile de foc, din ce în ce mai ascuțite, asupra litoralului, prevestind, spre satisfacția celor aflați în vacanță, o zi toridă. La dana militară din portul Constanța se remarcă o animație deosebită. Apariția, printre marinari, a unui număr tot mai mare de cetăneni de ambele sexe și de toate vîrstele, de la copii de 2-3 ani, la bătrâni ajunși la senectute, a reporterilor din presa scrisă și radio - t.v. "înarmați" cu sofisticate aparate de imortalizat clipa istoriei, prevestește iminența unui eveniment ce urma să se dezvăluie în curând.

Pentru cele câteva sute de cetăneni ai orașului și marinari care la orele 10.00 a.m. făceau aproape neîncăpătoare dana de acostare a navei logistice "MIDIA", punctul central al atenției lor, acest eveniment nu mai constituie de mulți un mister. "MIDIA" este pe punctul de a începe o nouă filă în analele MARINEI ROMÂNE, pregătindu-se să efectueze cel mai lung marș al unei nave militare, iar rudele și prietenii marinariilor ambarcați sunt

acum prezenți pe dană să-i petreacă înainte de plecare.

Deși toți par veseli, o privire mai atentă dezvăluie, chiar unui observator neavizat, la fiecare, o emoție, mai mult sau mai puțin ascunsă, ba chiar și lacrimi, peici pe colo, șterse discret cu batista. Sunt trăirile firești ale celor care rămân pe uscat, apropiati susținelui marinariilor, generate de clipa despărțirii pe o perioadă îndelungată, dar și de o anumită teamă pentru soarta celor care plecă, în necunoscut, pe întinderi albastre.

Cât privește pe marinarii din echipaj, aceștia se grăbesc să urce pe puntea eliport a navei întrucât se apropie ora sosirii oficialităților militare și civile ce vor onora, prin prezența lor, acest moment istoric.

Pe dană, însoțit de un grup de amirali, generali și ofițeri superiori sosește șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul amiral Gheorghe Anghelescu, întâmpinat de conducătorul marșului, domnul contraamiral Virgil Stoica. Pe

puntea eliport unde se află, în formăție, întregul echipaj al navei, domnia sa sintetizează în câteva cuvinte misiunea navei "MIDIA". "Este o misiune deosebită care vi se încredințează, dumneavoastră, tuturor, de la soldat la amiral, aceea de a reprezenta România, Armata Română, Marina Română, într-o serie de țări. Marșul de instrucție pe care-l începești astăzi este al treilea ca durată, după cele ale navei-școală "MIRCEA", din anii 1975 și 1976 și primul efectuat de o navă militară română de luptă, în Oceanul Atlantic, după al II-lea război mondial.

Veți vizita patru țări, cu escale în cinci porturi. Aveți o misiune grea și vă atrag atenția că trebuie să vă străduiți permanent ca aceasta să fie îndeplinită fără reproș, atât din punct de vedere al siguranței navigației și al personalului ambarcat cât și din punct de vedere al modului în care vă veți prezenta, ca echipaj și fiecare personal.

Doresc ca rapoartele zilnice pe

 care le voi primi, să conțină informații care să demonstreze seriozitatea cu care v-ați pregătit să îndepliniți această misiune. Este o mare încredere ce vi se acordă astăzi de a efectua un marș de peste 7.000 de mile marine, în condiții deosebite de vreme, în zone în care navele navigă pentru prima dată. Este și un mare efort economic pe care-l face Marina Română, armata României, tara noastră, pentru ca dumneavoastră să cunoașteți aceste zone din Marea Mediterană și Oceanul Atlantic.

Doresc ca întreaga comportare a fiecărui, pe durata acestui marș, să fie ireproșabilă, să vă onoreze pe dumneavoastră, Marina Română, Armata României.

În încheiere vă doresc călătorie în siguranță și întoarcere în deplină sănătate".

Emotii și în rândul membrilor echipașului.

Scurt, concis, bărbătește și... marinărește, în stilul caracteristic pe care-l cunosc de peste douăzeci și cinci de ani, (când, Tânăr locotenent m-am prezentat la post la unitatea de nave antisubmarine pe care o comanda), a fost exprimată misiunea navei și echipașului de către domnul amiral Gheorghe Anghelescu, călit în aspră școală a vieții de marină, aflat în cel de-al patruzecelea an al carierei de ofiter de marină, care ține, ca înainte de plecare, să strângă mâna fiecărui din cei 116 membri ai echipașului.

Imediat după aceasta sosesc la bord și alte oficialități civile printre care remarcăm pe ministrul tineretului și sportului, domnul Alexandru Mironov, aflat în Constanța cu ocazia Campionatului European de navomodelism, subprefectul județului Constanța, domnul căpitan de cursă lungă Petre Chirobocea (și, fost coleg, cu peste 25 de ani în urmă, cu subsemnatul la Institutul de Marină), doamna Elena Frâncu fostă mare campioană de handbal a României, actualmente mai marele printre dirigitorii sportului constănțean, domnul căpitan de cursă lungă Constantin Teodorescu, directorul Căptăniei Port Constanța, alte oficialități.

Au mai rămas puține momente până când se va da comanda mola (în traducere pentru neavizați - desprinderea) pentru legăturile de la mal și, pe dana, se consumă ultimele săruturi, ultimele îmbrățișări cu cei dragi, cu cei ce rămân pe uscat.

Orele 12.00. În măruntările navei, motorul toarce deja de câțiva timp, gata să-și slobozească, la comandă, herghelia de cai putere. La difuzorul de la catarg răsună, depășind suta de decibeli, aproape solemn, comanda: "La posturile de manevră", dublată, instantaneu, de semnalul specific de sonerie. Pe cheu, în consonanță cu solemnitatea momentului, oficialitățile militare și civile venite să ne ureze drum bun se aliniază în timp ce, în mudimea multicoloră apar tot mai multe batiste și eșarfe fluturând a despărțire. Membrii echipașului - care nu sunt angrenați în activitățile specifice manevrei de plecare sunt aliniați pe punțile superioare pentru a da onorul.

Pe punctea principală a navei, în zonele prova,

centru și pupa se poate observa o oarecare agitație printre marinari. Înfapt, nu este altceva decât gruparea marinilor, sub comanda șefilor de manevră pentru executarea manevrei de plecare de la cheu. Fiecare dintre ei își cunoaște exact atribuțiunile și execută mișările după un algoritm exersat de zeci de ori sub îndrumarea șefului de echipaj, maistrul principal Radu Marcel, un profesionist de excepție, cu o activitate de peste treizeci de ani de marinărie.

Orele 12.12. "Mola parăma prova, mola parăma pupa", răsună comanda în difuzoare.

Încep, pe nesimțite, nava se desprinde de cheu, prelungându-se spre largul acvatoriu. "Front la babord". O nouă comandă răsună în difuzoare, iar echipajul dă onorul tuturor celor rămași pe cheu. În acordurile unui marș de fanfară se flutură eșarfe, batiste, mâini, se salută. Fiecare marinăre are atâtitudinea privirea spre locul unde, pe cheu, au rămas cei dragi, dar în curând totul devine o masă mișcătoare, multicoloră și confuză, chipurile nu se mai disting, iar fluturările de mâini abia dacă mai pot fi percepute.

Rămâi cu bine Constanța. Ne vom revedea peste cincizeci și șase de zile. Fix. Așa sună programul nostru, încadrat în norme militare.

## NAVIGARE NECESSE EST

Cineva m-ar putea acuza că am acordat prea mult spațiu unui moment ce a durat doar câteva zeci de minute. Îl-ăspunde: dimpotrivă, regret că spațiul tipografic nu-mi permite să redau întregul complex de sentimente, aflat la cele mai înalte cote, ce-i cuprinde în astfel de momente pe marinarii și membrii lor de familie, care, nu-i așa, sunt și ei oameni.

Un marină, într-o carieră, trăiește de câteva zeci sau chiar sute de ori astfel de momente și, de fiecare dată elie au aceeași încărcătură emoțională. Pentru cei ce rămân la cheu, marinărul pleacă în necunoscut, iar pentru marină, cei dragi rămân la cheu, dar tot în necunoscut. Iar dacă plecare este planificată a fi de 2-3 luni, cazuri frecvente pentru cei din Marina civilă, pentru ca apoi, aceasta să se prelungească mult peste zece luni, povara despărțirii devine un adevărat calvar. Un neavizat ar pună întrebarea: Atunci, de ce atâtea despărțiri, de bunăvoie, lungi și triste? Un posibil răspuns ar fi: "Navigare necesse est, Vivere non est necesse". Ca un corolar al acestui vechi dictum latin am putea adăuga asemenea unui mare iubit al mării, Gustave de La Landelle: "Pentru marinări, marea este o carieră, o profesie, un meșteșug... ea mai este și un azil, o mamă care hrănește, o a doua patrie, un obicei, o pasiune... și, căteodată, ea este sclavia, exilul, închisoarea, moartea! ..."

- Va urma -  
Căpitan-comandor  
Ioan DAMASCHIN

# PARTENERIAT PENTRU PAZĂ

## "XENIOS ZEYS '95"

### PARTENERIAT ROMÂNO - ELEN IN MAREA EGEE

În perioada 25 august - 5 septembrie 1995, fregata "CONTRAMIRAL EUSTAȚIU SEBASTIAN" (264), comandanță de locotenent-comandor Dumitru Dordea, a executat un marș de instrucție în Marea Neagră și Marea Mediterană, având la bord 103 mariniți. Comandanțul și respectiv șeful de stat major al marșului au fost contraamiralul Nicolae Eremie, comandanțul Flotel Maritim și căpitan-comandorul Dan Leahu, șeful de stat major al Brigăzii de nave antisubmarin.

Pe durata marșului, nava a efectuat escale în porturile Pireu (28 - 30 august) și Siros (30 august - 1 septembrie) și a executat un exercițiu naval în comun cu fregata elenă "HIDRA" (452), comandanță de căpitan-comandorul P. Kirtsis - Spiromilios.

Aflată pentru a doua oară în Marea Egée, fregata "264" a stabilit trei noi recorduri: a desfășurat cel mai lung marș din cariera sa - 1.550 Mm în 153 ore de navigație, a atins cel mai sudic punct - nordul insulei Creta și a devenit prima navă de luptă a Marinei Militare Române care a acostat într-un port dintr-o insulă grecească.

X X X

"Cei care stăpânesc marea, stăpânesc totul" conchidea generalul atenian Temistocle, fondatorul strategiei navale în Grecia antică și marele învingător ai persilor în bătălia navală de la Salamina, din 28 septembrie 480 î.e.n. De un sentiment asemănător aveau să fie animați marinișii de pe fregata românească "264", în dimineața zilei de 30 august 1995, în timp ce nava lor ieșea la pupa colinele Pireului. Urmați îndeaproape de fregata "HIDRA", cea mai modernă navă militară grecească, membrii echipajului așteptau declanșarea operațiunilor prevăzute în programul exercițiului de cooperare "XENIOS ZEYS '95". Invocarea zeului protector al vizitatorilor se va dovedi o alegore inspirată pentru introducerea în cadrul tactical unei aplicații complexe, deosebit de dinamică prin spontaneitatea declanșării momentelor - surpriză,

derulate real, prin marcarea concretă a inamicului.

Schimbul de personal se realizase încă din port, astfel încât contraamiralul Nicolae Eremie, căpitan-comandorii Marius Hanganu, Petre Manolache, căpitanul Florin Dragomir și maistrul militar Ion Neagu se așau deja pe fregata din clasa MEKO 200 HN, construită de řantierul Naval Blohm und Voss din Hamburg și intrată în serviciu în anul 1994. Ca observatori, la bordul navei noastre s-au ambarcat locotenentii Spirou Stefanos, ofițer cu navigația, Iannis Moshatos, ofițer mecanic și maistrul militar transmisjonist Mike Skivalos.

Un puternic ascendent moral exercitată asupra "inamicului" însăși numele fregatei elene. În mitologia greacă, Hidra din Lerna este monstrul cu trup de șarpe și cu nouă capete, ucișă, potrivit legendei, de Hercule, ajutat de prietenul său Iolaos. Dar Hidra este și numele unei pitorești insule, cu o puternică tradiție navală, aflată în golful Saronic și care este, neîndoielnic, și sursa deliciosului vin marca "Hidra" aflat din belșug la bord.

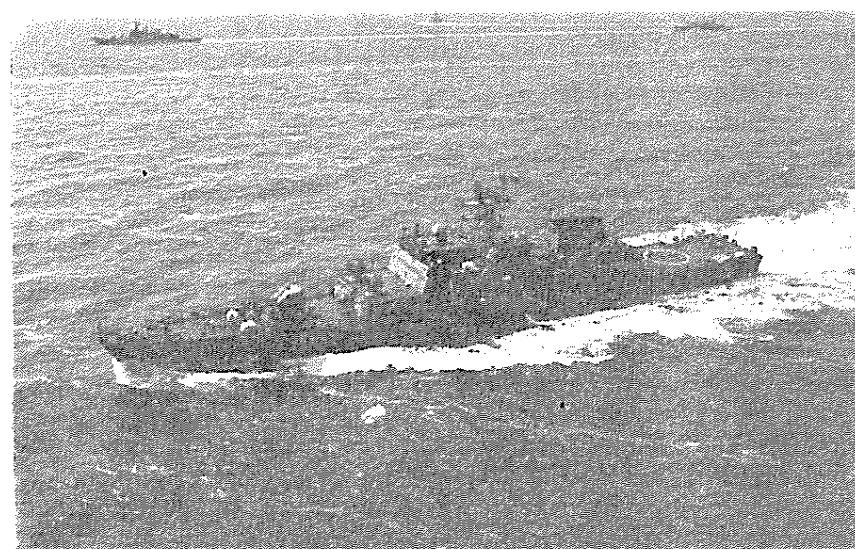
Prima oară de marș este rezervată

unor exerciții pregătitoare în cadrul cărora manevrele fictive ale celor două protagoniste sunt materializate pe hartă. Pentru exersarea lucrului în telegrafie și sau fonie, nava - comandanță "HIDRA" a pregătit și transmis nouă semnale pentru manevră. Maștrii militari Ion Vlad și Silviu Lupu, dublați de soldații radiotelegrafiști Florin Gheorghe și Claudiu Mustăclosu au recepționat și repetat mesajele transmise, în virtutea cărora nava a simulaț manevrele impuse. Căpitanii Viorel Pamfile, Dan Moise și Nicușor Ilina au reprodus pe hartă și pe planșetă evoluția navei în formațiile ordonate.

Fregata noastră și-a impresionat partenera prin precizia ocupării pozițiilor stabilite, cu abateri de ± 15 - 20 secunde și prin precizia executării manevrelor, cu erori de ± un grad, ambele performanțe datorate în parte și abilității maștrilor militari timonieri Gheorghe Crășmaru și Nelu Antohi. Marșul a continuat cu aceeași dezinvoltură. Navigăm în pupa fregatei grecești, printre insulele Kithnos și Kea, cu concursul demn de toată considerația al "ostracizaților" din compartimentele incandescente ale motoarelor, maștrii militari Sorin Gălan, Zaharia Grigoraș, Gheorghe Ilie, Pavel Suciu, Ghiocel Moraru, Florentin Petcu, Iulian Ivanciuc, George Petracă și Marian Bobiță.

Este rândul soldaților observatori - semnalizatorii Florin Cristea și Gheorghe Bulcă să-și probeze acuitatea vizuală, prin recepționarea celor trei mesaje transmise cu proiectoarul.

Traficul radio continuu în telegrafie auditivă, cele 62 de cuvinte



Nava "Cam. EUSTATIU SEBASTIAN"



transmise în limba engleză fiind recepționate și confirmate.

La orele 13.00, ambele nave rămân în derivă la 33 cabluri de insula Myros. La semnalul "Alarmă de vitalitate", semnalizatorul de cart indică prin pavilioanele scută "Am incendiu la bord". La pupa, pe punctea eliptică, soldatul Dumitru Manea, protejat de costumul aluminiizat din dotarea grupelui de vitalitate acționează manica pentru răcirea punții în zona afectată. După circa 20 de minute, în tribord acosteașă șalupa 452 - 1. Cei șase vitaliști greci, coordonați de locotenent - comandorul Romeo Bălan și maistrul militar Nicolae Preda, constată că, de fapt, pericolul a fost îndepărtat.

Formația de marș se rela cu fregata "452" la cinci coburi în provă noastră. În curând ne pregătim să



*Grupa de vitalitate a navei acționând pentru stingerea incendiului*



*Locotenent - comandor Dumitru DORDEA înmânează placheta navei sale comandanțului fregatei "LEMNOS", căpitan-comandor Nikos MANATOS*

tranzităm strămoarea Dysbato dintre insulele Tinos și Andros.

La orele 15.30, pe navă se declanșează alarmă aeriană. Locotenentul Inginer Florin Suciuc, comandanțul unității de luptă artileriei semnalizează iminența unui atac al aviației la joasă înălțime. Comandanțul navei îl previne să fie "Gata în orice moment pentru preluarea țintei".

Instantaneu, intră în funcțiune stația de radiolocație de descoperire și cercetare deservită de maistrul militar Viorel Bujor, care confirmă preluarea căutării circulare. După ce ținta aeriană este descoperită la distanță de 50 Mm, sunt raportate comandanțului elementele

de mișcare ale celor două avioane supersonice. Contracronometru, instalațiile artileristice exploatațate de maistrul militar Dănuț Lambă, Attila Ferentz, Petre Reti și soldatul Emil Gheorghe sunt gata să riposteze. La distanță de 40 Mm, țintele au fost preluate în însoțire și de către maistrul militar Daniel Simion, operatorul centralei de tragere.

În decurs de 25 de minute, cele două avioane au survolat navele de patru ori, "atâcând" din aceeași direcție și din direcții diferite. Pericolul rachetelor căt și al aviației a fost îndepărtat.

Sergentul Cristian Vartic, operator radiolocație navigație, descoperă o

țintă navală la distanță de nouă kilometri. Vedeta purtătoare de rachete urmărătoare se apropie de navele participante și execută în timp manevre de schimbare a drumului și vitezei. Instalațiile artileristice sunt menținute în permanentă pe țintă. Elementele sale de mișcare sunt raportate navei - comandanț.

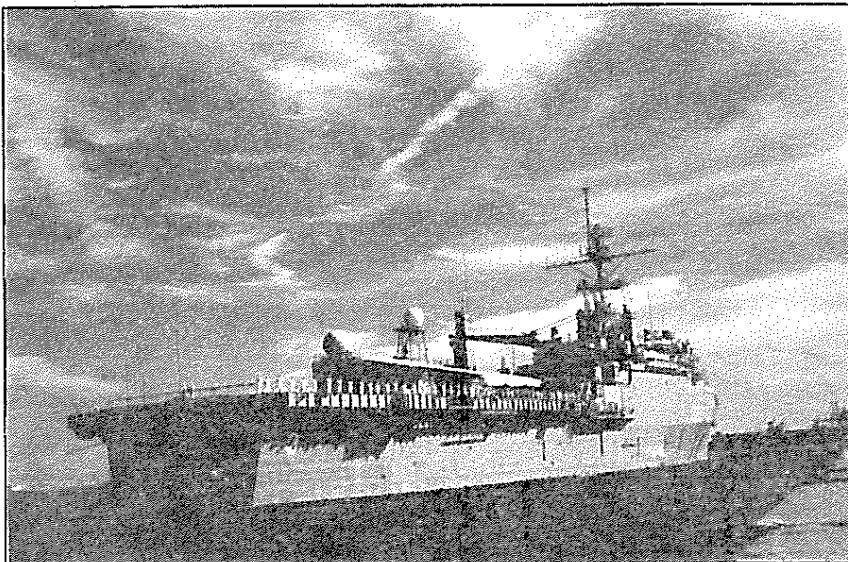
În finalul exercițiului, fregata "HIDRA" recepționează semnalul "MAY DAY" emis de o ambarcațiune pescărească aflată în dificultate, marcată printr-o vestă de salvare. Elicopterul fregatei greciști, la bordul căruia s-a aflat timp de o oră și domnul contraamiral Nicolae Eremie, a descoperit și marcat locul printr-o geomăndură fumigenă. Ajuște în zonă, navele rămân în derivă, fregata elenă asumându-și rolul de salvare.

În jurul orelor 19.00 navele încearcă să intre în portul Siros. Prinț-o manevră de înaltă clesă, locotenent - comandorul Dumitru Dordea "plasează" nave în provă fregatele elene, acostând reverențios la cheiul din fața căpitaniei.

Astfel, la capătul unei misiuni îndeplineite ireproșabil, echipajul fregatei "CONTRAMIRAL EUSTAȚIU SEBASTIAN" și-a reconfirmat virtuțile competențelor, îmbinând exigențele profesionale cu statutul și vocația de autentic ambasador de elită al armatei române, promovând peste hotare, printr-o elevată diplomație navală, spiritul pacifist și spiritualitatea poporului nostru.

*Căpitan  
Marian MOŞNEAGU*

# OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE



## U.S.S. "LA SALLE" - NAVA AMIRAL A FLOTEI A VI-A AMERICANE

În perioada 14 - 16 august a fost prezentă la Constanța U.S.S. "LA SALLE" (A.G.F. 3), nava amiral a viceamiralului Donald L. Pilling, comandantul Flotei a VI-a a S.U.A., din Mediterana, echipajul său participând și la sărbătorirea Zilei Marinei Române.

## "LIBECCIO" - O NAVĂ CU NUME DE VÂNT

După participarea la exercițiul naval "BRIZA '95", organizat de Forțele Maritime Militare ale Bulgariei, fregata italiană "LIBECCIO" (F-572), comandată de căpitanul de vas Stefano Dotti, a efectuat o escală în portul Constanța, în perioada 18-22 august 1995.

Nava face parte din clasa MAESTRALE, este construită în Șantierul Naval Tirreno din Riva Trigoso și a intrat în serviciu la 5 februarie 1983, sub deviza "PAVEANT TURBINEM HOSTES".

Fregata are un deplasament de 3040 tone, lungimea - 123 metri, lățimea - 12,9 metri, pescajul - 5,95 metri, viteza maximă - 32 Nd și un echipaj alcătuit din 24 ofițeri și 202 subofițeri și marinari.

Nava este dotată cu un sistem de lansare a rachetelor navă-navă TESEO cu 4 rampe, un sistem de lansare a rachetelor ALBATROS cu 8



Aspect din timpul conferinței de presă organizată de căpitanul de vas Stefano DOTTI

rachete A.A. ASPIDE, două sisteme antirachetă DARDO prevăzute cu un tun binat de 40 mm, două instalații lanștorpile antisubmarin MK 32 și două elicoptere antisubmarin AB -212.

În ziua plecării, fregata italiană

Aceasta este prima vizită în Marea Neagră a U.S.S. "LA SALLE", faptul relevând întărirea continuă a relațiilor și cooperării dintre Marinele Militare ale S.U.A. și României.

U.S.S. "LA SALLE" a devenit, pe 8 noiembrie 1994, navă amiral a Flotei a VI-a.

Modernizată radical înainte de a primi această onorantă misiune, nava "LA SALLE" are capacitatea, amenajările și spațiul necesar pentru a primi la bord statul major al flotei. Nava e dotată cu echipament electronic de comunicații, comandă și control de cea mai înaltă calitate, fiind un adevărat "creier" care poate comanda orice operațiune cu implicarea forțelor navale, aeriene, terestre și amfibii.

"LA SALLE", în lungime de 159,1 metri și cu un deplasament de 13.900 tone, având un echipaj de 21 de ofițeri și 490 de marinari (plus 125 de ofițeri și marinari ai Statului Major al Flotei a VI-a) este comandată de căpitanul Mark R. Milliken și este dislocată la Gaeta, Italia.

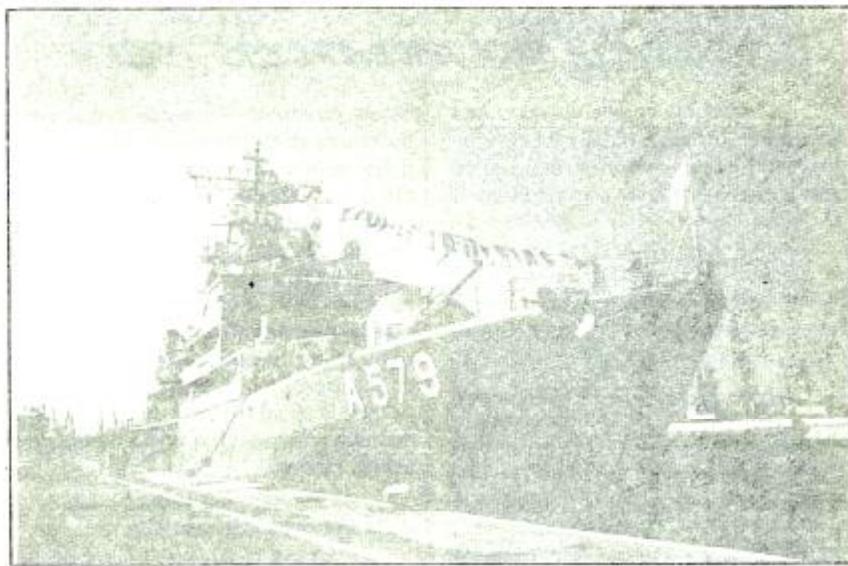
a executat un exercițiu de tip PASSEX cu una din navele partenere în aplicația de la Varna - fregata "AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU" (260), comandată de locotenent-comandorul Vasile Giosan.

# OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

## CADETII TURCI ÎN MAREA NEAGRĂ

În perioada 18 - 20 septembrie 1995, nava - școală turcă T.C.G. "HASAN PAŞA" (A - 519) a efectuat o vizită în portul Constanța, prilejuită de aplicarea elevilor anului I pe mare deschisă. Nava este comandată de comandorul Orhan Ertunc, are un depășament de 2960 tone, lungimea - 98,6 metri, lățimea - 11,83 metri, pescajul - 4,1 metri și un echipaj alcătuit din 26 ofițeri și comandanți instrucțori, 69 subofițeri, 273 elevi, 8 funcționari de stat și 113 soldați.

Între 18 - 21 septembrie a.c., Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN" a primit vizita unei delegații a Școlii Militare de Ofițeri de Marină din Turcia, condusă de viceamiralul Aliver C. Tezeren. Oaspeții turci au făcut cunoștință cu campusul universitar al



studentilor marinari constanțeni și au participat la două schimburi de experiență referitoare la organizarea, obiectivele și conținutul planului de învățământ militar naval.

## PAVILIONUL MARINEI COREENE, ÎN PREMIERĂ, LA CONSTANȚA

Gruparea de nave-școală aparținând Coreei de Sud, comandată de contraamiral Byung - Deo Chung, comandantul Flotilei - Școală 8, a vizitat Constanța, pentru prima dată în istoria relațiilor militare româno-coreene inaugurate în urmă cu 5 ani, în perioada 13-15 septembrie 1995.

Pe parcursul a 140 de zile (2 august - 20 decembrie a.c.), fregatele "PUSAN" (959), "CHONGJU" (961) și nava de sprijin logistic "CHONJI" (AOE-57) vor vizita 20 de porturi din 14 țări, parcurgând în total 30698 Km.

La bordul celor trei nave, comandate de comandorii Yong - Ok Kim, Ye - Keun Oh și Jae - Sun Oh, se află 74 de ofițeri, 391 personal înrolat, 11 civili și 156 cadetăi ai Academiei Navale.

Ansamblul folcloric "SMUL - NORI" al marinariilor coreeni a prezentat spectacole originale la Cercul Militar Constanța și pe timpul receptiei oferite la bordul navei comandant.



## FREGATA "LEMNOS"

În perioada 14-18 august a.c. a fost oaspete al Marinei Militare fregata grecească "LEMNOS".

După cum a declarat căpitan-comandorul Nikos Monatos, comandanțul navei "LEMNOS", nava purtând numele unei insule din Egeea de Nord a intrat în înzestrarea flotei la 18 septembrie 1982. A sosit la Constanța după ce a participat la aplicația comună în apele Bulgariei cu nave românești (fregata "AMIRAL BĂRDUNEANU", bulgare și italiene "BREEZE '95"). De asemenea, fregata a participat cu succes în cadrul Forței Multinaționale la operațiile "DESERT SHIELD" (Scutul Desertului) și "DESERT STORM" (Furtuna în Deșert) în Marca Roșie îndeplinindu-și cu brio misiunile asumate.

Pentru participarea la astfel de misiuni o recomandă posibilitățile sale de luptă de a combate cu succес într-o navă, aeriene și submarine. Armament: 2 tunuri de 76 mm, rachete navă-năvă, sistem HARM-POON, rachete navă-aer în sistem NATO - "SEA SPARROW", torpile antisubmarin, 2 elicoptere. Având un depășament total de 3600 tone, lungimea - 130 metri, lățimea - 14,60 metri, pescaj - 6 metri, viteză maximă - 30 Km și un echipaj de 198 oameni, nava poate îndeplini misiuni de patrulare și supraveghere în răioane oceanice de larg.

*Pagini realizate de:*

*Căpitan-comandor*

*Ioan DAMASCHIN*

*Maior*

*Costin CONSTANDACHE*

*Căpitan*

*Marian MOȘNEAGU*

## De verbă cu părinții studenților marinari români, bursieri în America

### ILUSTRATĂ DIN ANNAPOLIS - S.U.A.

Cu evidentă emoție, doamna Ana Lebidov, din Tulcea, ne oferă o ilustrată (pe care, de altfel, o reproducem mai jos) ce reprezintă o vedere panoramică a Academiei Navale a S.U.A. din Annapolis. Ea este prima "veste" sosită de la fiul său Cătălin Lebidov care, împreună cu colegul Alexandru Gabriel Avram, sunt în prezent studenți în anul I la United States Naval Academy - Annapolis - S.U.A.

Reamintim cititorilor că cei doi tineri, declarați reușiți în sesiunea 1993 la examenul de admitere la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" au fost admisi, după un riguros examen de selecție, să urmeze, începând cu acest an, cursurile prestigioasei Academii Navale americane.

- Doamnă Ana Lebidov, vă solicităm vesti de la fiul dumneavoastră, dar mai întâi vă rugăm să ne spuneți cum a primit familia știrea că fiul cel mare, Cătălin, va fi bursier la Academia Navală a S.U.A. ?

- A fost pentru mine și soțul meu, Roman, o surpriză și o bucurie enormă.

Sincer, nu speram la această șansă pentru fiul nostru știind că examenul de selecție a fost extrem de dificil, cu o concurență redutabilă. Ne gândeam că noi, oameni obișnuiți, fără posibilități materiale sau relații deosebite, nu putem să-l ajutăm în nici un fel pe Cătălin, cu meditații sau în alt mod. Iată, însă, că rezultatul ne-a dovedit obiectivitatea și seriozitatea celor ce au organizat concursul și mulțumim din suflet, pe această cale, organismelor militare implicate, care au dat șansa celui mai bun, chiar dacă e vorba de fiul unui simplu marinar.

- Spuneti-ne acum ce vesti aveți de la fiul dumneavoastră ?

- Prima veste a sosit pe 20 iulie, prin această vedere. A urmat, pe 25 iulie, un telefon de jumătate de oră care, vă dați seama că m-a emționat. Cătălin mi-a spus că este foarte mulțumit și încântat de noua sa calitate de student la U.S.N.A.

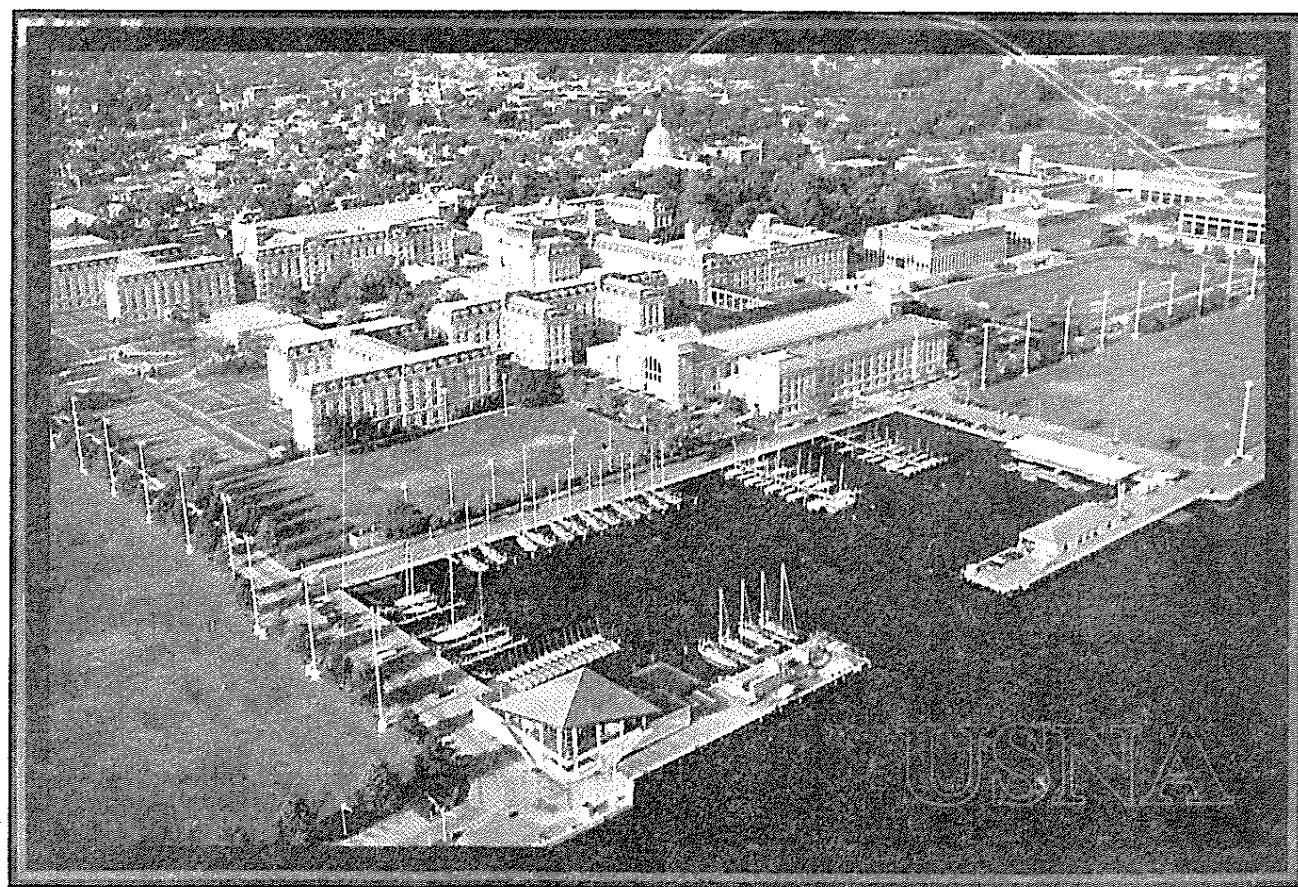
- Annapolis, că au program foarte plin și riguros, inclusiv sămbăta. Îmi spunea că nu este în pluton cu colegul său Gabriel, studenții străini (între care este și o fată

din Lituană) fiind răspândiți în plutoane diferite pentru a se adapte mai ușor și a-și perfecționa limba, vorbind mereu exclusiv în engleză. Superiorii, colegii și personalul Academiei sunt foarte amabili și apropiati încercând să-l ajute să se integreze cât mai ușor. Cătălin îmi spunea că, împreună cu Gabriel, sunt hotărâți să onoreze încrederea și sansa ce li s-a acordat și să reprezinte cu cinste Marina Militară Română.

- Marinăria este o tradiție în familia dumneavoastră ?

- După cum vedeți, da. Soțul meu este radiotelegrafist în marina comercială, din 1972. Chiar vesteau admiterii lui Cătălin i-am transmis-o prin radiogramă, căci e în cursă cu "OSCAR I" încă din ianuarie, urmând să revină zilele acestea. Inițial, Cătălin voia să facă și el marina comercială, dar se pare că vărul său luri Covaliov, ofițer în Marina Militară l-a influențat să opteze pentru aceasta și, cum se vede, a fost o opțiune atât de inspirată pentru el. Iată că am doi marinari în casă și chiar dacă se află amândoi departe, în lume, eu mă bucur pentru reușita lor și mă rog lui Dumnezeu, împreună cu fiul meu mai mic, Ciprian, să le dea sănătate și putere spre a-și împlini destinul.

Maior  
Costin CONSTANDACHE



# Respirația spirituală a mării

## "TRIDENTUL DE AUR"

- O ȘANSĂ A AFIRMĂRII -

Instituție culturală ce și-a dobândit, de-o lungul anilor, un binemeritat prestigiu în spațiul spiritual dobrogean și național, Cercul Militar din Constanța și-a propus - fapt devenit tradițional - ca obiectiv priorității, descoperirea, încurajarea și lansarea tinerelor talente, în domeniul creației artistice și interpretative. Cea mai Tânără "stea" - creație, putem zice, în exclusivitate a Cercului Militar Constanța - este domnișoara Ștefania Tănase care, grație talentului și dragostei sale pentru muzică, precum și îndrumării atente de care s-a bucurat să reușească să câștige trofeul celei de-a III-a ediții a Festivalului de muzică ușoară "TRIDENTUL DE AUR". Dar, să refacem, chiar cu ajutorul tinerii interprete, drumul său spre afirmare.

- Răsădor, domnișoară Ștefania, ce a constituit pentru dumneavoastră acest frumos succes - câștigarea trofeului festivalului "TRIDENTUL DE AUR"?

- În primul rând o splendidă și - de ce să nu spun - neașteptată surpriză. Neașteptată spun, pentru că la III-a ediție a festivalului o adus la rampă talente notabile, interpreți cu o mai mare experiență scenică decât a mea, care au evoluat - ca și mine - în fața unui juru exigent, alcătuit din profesioniști de talie, unii compozițieni și ai juriului festivalului de la Mamaia.

- Cum a început drumul dumneavoastră spre scenă?

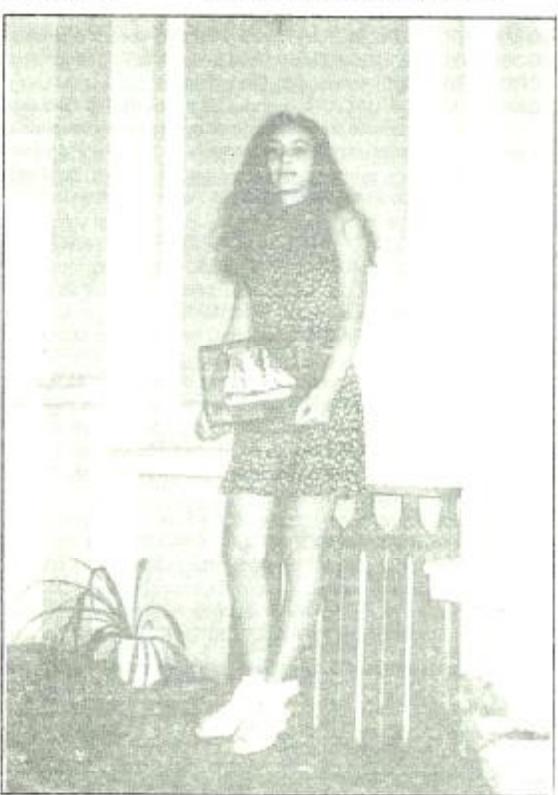
- Prima dragoste nu a fost muzica ușoară ci muzica populară; încă de la o vârstă fragedă, la îndemnul părintilor mei, am început să cânt, cu placere, plese din marele tezaur al muzicii populare românești, obținând din ce mai multe premii - în 1986, 1987 și 1988 - la festivalul de profil. Tânăr, abia la 17 ani, am început să mă îndrept spre muzica ușoară și aceasta după ce am început să activez în cadrul cercului muzical al Cercului Militar Constanța, sub inspirația "baghetă" a domnului Gheorghe Rădulescu. Iar prima confirmare a predispozițiilor

mele spre interpretarea muzicii ușoare a fost concursul "Portativul speranțelor", inițiat în 1992, tot la Cercul Militar și transmis în direct la Radio Constanța. Cu regret, timp de doi ani mi-am întrerupt această activitate - de fapt un real hobby - pentru a mă pregăti în vederea examenului de admitere la facultatea de drept a Universității "Ovidius" din Constanța. Am reluat, apoi, activitatea și, iată, acest trofeu care mi-a dat o deosebită satisfacție și mi-a adus o reală bucurie.

- Planuri de viitor în sfera muzicii?

- Doreșc să participe, de-acum înainte, la orice festival de muzică ușoară din țară - bineînțeles dacă voi avea oportunitatea - și cred că voi face din aceasta o "a doua dragoste", dragoste pentru muzica ușoară, o dragoste eternă. Oricare ar fi succesele viitoare - dacă vor fi - nu voi uită, însă, "TRIDENTUL DE AUR" și Cercul Militar Constanța care mi-a oferit șansa și speranța afirmării.

**Maior  
Costin CONSTANDACHE**



## ACEASTĂ NESTINSĂ FLACĂRĂ A PASIUNII



Si dacă vorbeam, în articolul alăturat, de o Tânără "stea" apărută sub semnul intelectual al Cercului Militar din Constanța, ni se pare potrivit să ne referim acum și la unul dintre oamenii care, de donă decenii, și-au făcut o profesie de credință din încurajarea tinerelor talente lansate în această prestigioasă instituție culturală militară din Dobrogea. Este vorba despre profesorul Geo Vlad, instructor cultural al Cercului Militar Constanța, din 1976. Ca și alți colegi ai săi de spirit el face parte din acel oameni care, fără să apară în lumina reflectoarelor, fără să culeagă aplauze, au făut să pună, cu generozitate, în fiecare dintre tinerii pasionați pentru artă, ceea din sufletul, cunoștințele și energia sa. Astfel, profesorul Geo Vlad a finit aprinsă, în acești ani flacără unui cenaciu literar ("M. Sadoveanu" al Cercului Militar Constanța) la lumina și căldura spirituală a căruia au gerinat semințe și muguri de talente și au deschis și au înflorit, devenind astăzi nume cunoscute în literatură, publicistica și arta interpretativă românească. Amintim aici doar câteva nume de creatori militari cărora cenacul "lă-a dat aripile": locotenent-colonel Marian Ilie (în prezent atașat militar la Ankara), locotenent-colonel doctor Emil Suciu, maior George Mihalcea (în prezent redactor la TVR).

(continuare în pag. 26)

# Respirația spirituală a mării

(urmare din pag. 25)

emisiunea "Pro Patria"), maior Ioan Alexandru (Radio București), maior George David, maior Cristian Timofte (în prezent la Biroul de presă al M.I.), colonel (r) Nicolae Necula, locotenent-colonel Vasile Mizdrea, maior (r) Nicolae Vârgolici (Radio Constanța), locotenent-colonel Gheorghe Orghidan (azi la Direcția Cultură a M.Ap.N.), maior Nelu Enache, căpitan Ion Bică, căpitan Ionel Târcă și mulți alții.

În cei douăzeci de ani de activitate la Cercul Militar, profesorul și instructorul Geo Vlad, (el însuși un talentat poet) a organizat sute de ședințe-laborator pentru tinerii creatori de literatură, muzică, artă plastică, enigmistică etc., contribuind la dezvoltarea mișcării artistice de amatori, totodată încurajând și ghidând tinerii "aspiranți" la gloria paginii tipărite sau a scenei - gazetari, scriitori, interpreți de teatru, regizând zeci de spectacole și festivități urmărite de mii de spectatori.

Intr-o lume în care fiecare se gândește mai degrabă la sine, iar egoismul și mercantilismul par a fi la "moda zilei" Geo Vlad este unul dintre aceia - atât de puțini, din păcate - care se gândesc să dea și celorlalți, cu dragoste și sinceritate, ceea ce de la sine, fără să ceară nimic în schimb. Poate doar un semn de aducere aminte din partea celor consacrați, cărora le-a netezit urcușul, în cea mai dificilă perioadă a unui creator - începutul. Un semn niciodată cerut, totdeauna așteptat. Si multe, chiar multe asemenea "semne de viață" vin peninsu "nea Geo" și-i mângâie înimă, și-i umesc ochii. Iar alte semne nu vin, aducând doar nemărturisite tristeții în sufletul acestui curat mentor de poezie și frumos pentru care, de-o viață, nu banii și funcțiile ci oamenii și ideile au avut prioritate absolută.

Iar noi ne permitem, în numele cititorilor revistei noastre (al cărui credincios colaborator este) să-i urăm acestui om - exemplu de devotiuție față de o idee și o instituție - "La mulți ani, domnule Geo!" acum, la 55 de ani de viață și aproape 20 de ani de activitate rodnică în Cercul Militar Constanța. Și fie ca urarea cu care vă întâmpinăți prietenii "de la înimă la înimă" - "sănătate, pace, soare" să se împlinească, mereu, și pentru dumneavoastră.

Maior  
Costin CONSTANDACHE



## UN NOU AN CULTURAL LA CERCUL MILITAR CONSTANȚA

Din luna octombrie, la Cercul Militar din Constanța, condus de locotenent-commandorul Ananie GAGNIUC, a început un nou "an cultural" care presupune mediularea ofertelor noastre, investigarea opțiunilor cadrelor militare și a familiilor acestora, a tuturor beneficiarilor acțiunii de cultură.

Pe lângă ciclurile de manifestări care au ca obiective educația patriotică, stimularea preocupărilor cultural-stiințifice și artistice, de îmbogățire a cunoștințelor militare și profesionale, atragerea cadrelor și a salariaților civili, a familiilor acestora, a studenților și elevilor militari, cadrelor în rezervă și retragere, a veteranilor de război spre valorile culturale autentice. Cercul Militar Constanța va organiza cursuri și cercuri tehnico-aplicate și cultural-artistice pentru soții și copiii cadrelor militare, a salariaților civili din garnizoană.

Propunem, eședar, celor interesați, să se înscrie la:

- CURS DE ARTĂ PLASTICĂ PENTRU COPII - condus de comandor (r) Valentin Donici;
- BALET - DANS MODERN PENTRU COPII - condus de Octavian Axente - balerin;
- GIMNASTICĂ AEROBICĂ PENTRU DOAMNE - condus de Octavian Axente;
- COSMETICĂ PENTRU FEMEI - condus de Otilia Popaene;
- CROITORIE FEMEI - condus de Elena Pascu;
- CANTO - MUZICĂ USCĂRĂ - condus de lt. col. (r) Gigi Rădulescu.

Pe lângă sosește cursuri la care se percep taxe (acceptabile!) se continuă organizarea activităților de grup care au avut rezultate remarcabile în ultimii ani și care urmăresc dezvoltarea creațivității, a aptitudinilor artistice și interpretative ale celor interesați. Spre exemplificare:

- CENACLU "M. SADOVEANU" - cu o activitate de 33 de ani care a lansat (numai în ultimii 5 ani!) zeci de volume semnante de membrii săi (militari și civili);
- CENACLU DE ARTE ȘI LITERATURĂ S.F. "ANDROMEDA".
- "CLUBUL UMORISTILOR" pentru creatorii de literatură satirică și umoristică;
- REBUS - CLUB "DELFINUL" pentru creatorii de enigmistică și careuri; (de curând a scos primele două numere ale revistei "TIMONA");
- CERCUL DRAMATIC - pentru interpreți de teatru, poezie, satiră și humor, prezentatori de programe.

De asemenea, pentru petrecerea căt mai plăcută a timpului liber (cât se mai găsește acum!) sunt emenajate săli cu jocuri de sah, rummu biliard, tenis de masă, pentru vizionarea programelor T.V., a filmelor artistice (marțea și joia), săli de expoziții (artă plastică, foto, goblen, filatelia etc.), o bibliotecă bine dotată cu nouătăți editoriale la zi, cu periodice de istorie, știință și tehnică militară, culturale etc.

Să crezează posibilitatea pentru organizarea unor seri distractive pentru elevii din instituțiile militare de învățământ (discotecă, majorat).

După un an bogat, cu premii obținute la Festivalul de poezie "LUCIAN BLAGA" - Alba Iulia, Festivalul umorului cezon "PODUL MINCIUNILOR" - Sibiu și la Festivalul național de muzică ușoară al Armatei "TRIDENTUL DE AUR" - Constanța (ediția a III-a), un an în care au fost numeroase manifestări elevate - simpozioane, recitaluri de poezie, expoziții de artă, foto și goblenuri, spectacole literar-muzicale, lansări de carte - vă invităm să vă înscrieți printre beneficiarii acțiunii de cultură pe care Cercul Militar Constanța le organizează în "ANUL CULTURAL" care începe.

Dorim, cu sprijinul dumneavoastră, să ne păstrăm personalitatea unei autentice case de cultură!

Profesor  
Geo VLAD

**"POSEIDON '95"****UN NOU EXPERIMENT SUBACVATIC  
ROMÂNO - AMERICAN**

Debutul colaborării româno-americane în domeniul scufandrieriei, în cadrul Programului MIL-TO-MIL, datează din septembrie 1992. În acel an, o echipă de scufandri de peste ocean a efectuat primele scufundări în comun cu scufandrii de mare adâncime de pe nava "EMIL RACOVITĂ", la o imersiune de 40 de metri, în sistem sau autonom.

Două ani mai târziu, o delegație de specialiști din Centrul de Scufandri din Constanța, condusă de șeful acestuia, comandorul dr. ing. Dumitru Nanu, a participat la o sesiune de comunicări științifice organizată de Centrul de Instruire a Scufandrilor și Salvare Navală din Panama City - Florida.

În luna iulie 1994, o echipă de opt scufandri americani de la nava "GRAPPLE" (R.R.S. - 53) a efectuat un nou schimb de experiență în apele Mării Negre.

Între 29 iulie - 4 august 1994, însăși nava "GRAPPLE" a vizitat Constanța pentru a executa cel de-al doilea exercițiu, "POSEIDON '94".

Actualul exercițiu de scufundare a fost prilejuit de prezența în portul Constanța a remorcherului oceanic "MOHAWK" (T-A.T.F. - 170), în perioada 2-14 septembrie 1995.

Nava comandanță de c.l.c. G.E. Wanzor, a șasea din clasa Remorcherelor Oceanice, a intrat în serviciu în anul 1970 și are următoarele caracteristici: deplasament - 2260 tone, lungime - 68,9 metri, lățime - 10,9 metri, pescaj - 5,2 metri, viteză maximă - 14,5 Nod și un echipaj format din 21 de marini.

Pe perioada escalerii, cei 15 scufandri aparținând Unității de Scufandri și Salvare Mobilă 2, comandanți de mestru militar Eldon E. Jackson, au efectuat împreună cu scufandrii români de pe navele "EMIL RACOVITĂ" și "GRIGORE ANTIPĂ", un număr de aproximativ 40 de ore de scufundare, la adâncimi cuprinse între 14 și 3 metri.

Pe durata acțiunilor de cooperare, mai mulți scufandri români au executat o întreagă gamă de lucrări mecanice cu scule și tehnologie americană și au reușit să-și însușească tehnica scufundării cu alimentare de la suprafață, folosind sistemul american MK 21.

Activitatea a avut ca obiectiv concret de acțiune cercetarea epavei barjei de 3000 tdm din dreptul donelor de minereu 83-84 port Constanța.

Rezultatele obținute au evidențiat încă o dată similaritățile existente între nivelul de pregătire profesională, echipamentul, concepția de organizare și performanțele înregistrate de scufandrii români, precum și disponibilitatea ambelor părți de a extinde colaborarea în cadrul Programului MIL-TO-MIL.

"POSEIDON '95" a demonstrat participanților că scufandria este aceeași pe orice meridian și că indiferent de marca echipamentului, volumul dotărilor sau mărimea instalațiilor, un rol decisiv în orice incursiune subacvatică îl revine scufandrilui însuși, întruchipat în emblema naveli americane de un temerar indian, alăturat dictoarei: "NON PLUS ULTRA".

*Căpitan - comandor*

*Stefan GEORGESCU*

**D-ALE MARINARILOR...**

- Domnule comandant, întreabă un marin, ce-a avut în vedere anticii când au dat mării acestia denumirea de Marea Neagră?

- Poluarea, probabil...

- Unde-i marinul Trică?, întreabă seful de echipaj.

- A căzut în apă!

- Să ce face?

- Îngheț...

- El, parecă noi căte nu înghețăm... Să ce îngheță?

- Apă.

- Apă? Ar fi pentru prima dată de când navigă cu noi...

- Ce stil de înot nu-ți place să practici?

- Înotul în datorie...

- Murul către căpitanul vasului:

- De ce se dau uraganelor de pe mări și oceane mai mult denumiri feminine?

- Se vede că nu ești căsătorit, tineric...

- Domnule comandant, de ce la plecarea marinilor în voiaj

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										*
2										*
3		*								
4						*				
5			*						*	
6	*								*	
7				*				*		
8		*							*	
9						*				
10										

**TRAGERI INDIRECTE**

Orizontal : 1. A scoate de la starea civilă. 2. Un fel de bilanț - Sinteză documentelor secrete. 3. Mască în interior!

- Acțiuni de suspendare. 4. Tinte pentru vânătorii de munte ( la negru! ) - Un pic de căntare. 5. Dovadă că pământul e și pătrat ( pl ) - Intră în radă! - Trage la somn. 6. Formă de portavoce - Get! 7. Se dău la băut, încă de la micul dejun. 8. Aterizare la ...radar! 9. Cota 23! - Dorul de apă - Nimerit în cap! 10. Obiectiv atins la trageri - Sursă de păine.

Vertical : 1. E ceva de speriat, prin care se inspiră la luptă. - Loc de așezare a puștilor ( în caz de indisiplină! )

2. Se află sub arme. 3. Indicator de direcție în deplasare! - Piesă usoară, de atac într-un campionat! - Intră în viraj!

4. Făcut de râs - Plin de bancuri. 5. Acțiuni captivante - Părți componente din etambou și dunelă! 6. Ziua în care e prezent - Extremă urgență. 7. Gradul mării ( deja învechit! ) - Tip răsărit. 8. Încheie o adunare! - Valoarea unui cerc de pirotehnică! 9. Joc de tablă. 10. Prin dispusă ( față de linia trasată ).

sociile lor flutură batiste albe?

- Albul, musule, semnifică pacea. Se bucură, probabil, că sunt lăsate în pace...

- Stii ce-a adus marinul Smith părinților din viață făcut în Marea Neagră, la întoarcerea în Anglia?

- Nu.

- O... floare.

- Cum, din mare?

- Nu, din România. Floare Elisabeta o cheamă, pe numele întreg...

Ananie GAGNIUC

**PRET: 400 LEI**

