

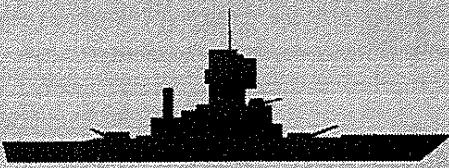
MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 41 (AUGUST - SEPTEMBRIE 1996)



Din SUMAR:



- ☞ DRUM SPRE PUNTEA DE COMANDĂpag. 6
- ☞ PORTUL CONSTANȚA - obiectiv de apărare pag. 11
- ☞ COOPERATIVE PARTNER '96 pag. 12
- ☞ REPETABILA ÎNTOARCERE pag. 16

COLEGIUL DE REDACȚIE:

Redactor șef:
Comandor Ioan DAMASCHIN,
Secretar general de redacție:
Lt.col. Costin CONSTANDACHE,
Redactor:
Căpitan Costel SUSANU.

Corector: Floare BRÂNZĂ,
Dactilografiere: CÂRCEANU Rodica,
Fotoreporter: Valentina CIUCU.

- ☞ NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII .. pag. 18
- ☞ ACȚIUNI DE LUPTĂ LA FLUVIU pag. 22
- ☞ RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII pag. 25

- ☞ MAGAZIN pag. 27

Culegere text realizată la
*Centrul de Calcul al
Marinei Militare*
Operator calcul:
Ana RUSU

Redacția:

Cercul Militar Constanța
Str. Traian nr. 29
Telefon: 61.81.27,
61.57.00/238

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**.

COPERTA I: Manifestări ocazionate de Ziua Marinei Române
COPERTA IV: Moment solemn pe distrugătorul **MĂRĂŞEŞTI**

Tiparul executat la S.C.
POLIGRAF S.A.

Constanța
Str. I.C. Brătianu nr. 5
Tel.: 66.57.10
Fax: 66.42.02
Tehnoredactare
computerizată:
Valentina MAZILU
Costel SUSANU

ZIUA MARINEI ROMÂNE

 S
Ă
R
B
Ă
T
O
R
I
L
E

M
A
R
I
N
Ă
R
E
S
T
I
S
I
S
E
M
N
I
F
I
C
A
T
I
A
L
O
R

Din zorii secolului XX, mai exact din anul 1902, pentru marinarii români, ziua de 15 august are nu numai semnificația unei sărbători religioase, Ziua Sfintei Marii, ci și a unei sărbători de suflet, aflată sub semnul generosului simbol - **ZIUA MARINEI ROMÂNE**. Este ziua când, prin tradiție, poporul român, un popor cu o vocație de navigator de peste două milenii, îl omagiază pe cei care și-au legat destinul de întinsul nemărginit al apelor. Ei, marinarii, pe căile fără pulbere au stabilit puncte de legătură cu civilizațiile lumii, au făcut posibile schimburile de valori materiale și spirituale cu alte popoare, având o importantă contribuție la propășirea neamului românesc. Cu același spirit de dăruire cu care au străbătut măriile și oceanele lumii, marinarii, atunci când țara le-a cerut-o, au fost gata să-i apere independența și suveranitatea și nu rareori undele albastre ale mării sau Dunării au fost înroșite de sângele lor.

ZIUA MARINEI ROMÂNE constituie, aşadar, prilejul ca "acei oameni care-și duc viața dincolo de ochii lumii și care nu așteaptă recompensă pentru aceasta", cum plastic îi caracteriza un amiral român la începutul acestui secol, Sebastian Eustațiu, să-și dea întâlnire cu "pământenii". Întâlnire care, an de an, este așteptată cu interes, nu numai de marinari ci și de populația și turistii din orașele-porturi de la Dunăre și Mare, când paradele navale pe apă sau jocurile marinărești strecoară în sufletele lor un strop de mândrie și bucurie.

ANCORA DE FLORI

*Nava sufletului nostru
Ancorează, de Sântă Măria,
În timpul trecut;
Lansată solemn,
În adâncuri albastre,
Ancora de flori
E gândul smerit
Roștit bărbătește -
Fără cuvinte -
De marinarul de azi
Pentru străbunii săi,
Jertfiți în luptă
Sau pieriți în furtuna,
Cu mormânt neștiut,
Mângâiat doar de valuri;
Ancora de flori
E pioasă OFRÂNDĂ ...*

C. COSTIN



ZILELE MARINEI BELGIENE

Sărbătoarea marinilor belgieni se celebrează, în fiecare an, la jumătatea lunii iulie în principalul port de la Marea Nordului - ZEEBRUGGE, unde sunt bazate forțele navale ale țării. După cum afirmă amiralul Herteleer, șeful Statului Major al Marinei Militare, în Belgie instituțiile publice se află, în permanență, sub controlul celor care le susțin, al contribuabililor. Marina Militară este o instituție susținută de contribuabilii care apără interesele naționale pe apă. Publicul are, deci, dreptul să se informeze asupra activității marinilor, fapt ce poate fi realizat, în condiții optime și într-o ambientă plăcută, cu prilejul Zilelor Marinei Belgiene când este permis accesul larg al cetățenilor în portul militar. Timp de trei zile, la danele unde sunt acostate navele militare belgiene sau ale altor țări sosite în port cu acest prilej se formează cozi interminabile, zeci de mii de turiști fiind dormici să admire de aproape sau să pipte un tun, o mitralieră sau aparatul de navigație și de luptă din cabinele de comandă. Aflați pe punțile navelor sau pe cheu, turiștii li se mai oferă posibilitatea să admire demonstrații aeriene sau aero-navale efectuate cu elicoptere, parașutisti sau scafandri, imagini care prin spectaculosul lor rămân înregistrate în memorie pentru o viață.

Expozițiile de tehnică militară, ce prezintă de la elicoptere de luptă până la mine, torpile sau rachete, organizate în pavilioane special amenajate introduc pe vizitator în lumea, aparent ermetică, dar plină de riscuri a marinilor militari. Scurte plimbări în acvatorul portului și pe mare, cu nave remorcher, de pasageri sau ambarcajuni turistice oferă alte prilejuri de destindere. Nu lipsesc, evident, vânzătorii de suveniruri de toate felurile expuse pe tarabe improvizate în imediata apropiere a grădinilor de vară (la fel de improvizate) cu fum și mirosuri de frigăru și valuri spumoase... de bere. C-așa le place marinilor!

ANIVERSAREA MARII VICTORII DE LA TRAFALGAR

Istoria își rezervă dreptul de a condensa într-o clipă, o oră sau o zi acumulările unei întregi epoci marcând prin aceste momente, pentru totdeauna, soarta popoarelor. Un astfel de moment, pentru Anglia, țară insulară a cărei existență este axiomatic legată de apă, de mare și marinari l-a constituit ziua de 21 octombrie 1805, ziua în care o flotă engleză, condusă de viceamiralul Horatio Nelson, a repurtat la Trafalgar o strălucită victorie asupra unei flote combinate franco-spaniole, superioară în număr de nave și putere de foc, dar inferioară din punct de vedere al disciplinei. Din nefericire, principalul artizan al victoriei, legendarul Nelson a sfârșit în mod glorioz pe puntea de comandă a navei amiral "Victory" încă înainte de a vedea deznodământul bătăliei. Spectrul unei invaziile în insulă din partea armelor lui Napoleon a fost inițiat iar suprematia pe mare asigurată.

Marinii englezi aniversează, de atunci, în fiecare an, pe nave, în porturi sau unități ale Royal Navy această zi și pe eroul lor național, Horatio Nelson, marcând-o prin festivități deosebite. La o astfel de manifestare a participat și un marin român, în anul 1993, căpitan-comandorul Doru Stroe, profesor la Școala Militară Maiștri de Marină "Amiral Murgescu", aflat în acel moment la cursuri la Școala Navală

Regală de Tehnologia Educației și Învățământului, din portul Portsmouth. Festivitățile încep printr-o revistă de bord în principala bază navală engleză Portsmouth, locul de unde a plecat Nelson spre împlinirea glorioșului său destin. Echipajele tuturor navelor, în tunță de sărbătoare, dau onorul oficialităților militare și civile sosite să celebreze un astfel de moment. În tot cursul zilei se desfășoară jocuri marinărești în care se îmbină elementele tradiționale din epoca marilor veliere cu cele de actualitate, toate sub semnul unei bune dispozitii generale.

Un moment aparte în cadrul receptiei oficiale cu care se încheie celebrarea zilei de la Trafalgar este acela în care intră în scenă chiar... navele participante la marea bătălie. Replicile în miniatură ale celebrelor bastimente franceze și spaniole din ... ciocolată și frisă sunt aduse la festin pe tavi de argint de cofetari vestiți. Este lesne de înțeles că nu vor scăpa, la fel ca și suratele lor, cu aproape două sute de ani în urmă, de "furia" nestăpânită a marinilor englezi, locul tunurilor și muscheteilor fiind luat, de data aceasta, de furculiș și cuțite. Pe punți nu mai găgăle săngele marinilor ci șampania care se revarsă din plin în pahare, deznodământul unei astfel de "bătălii" fiind, fatalmente, an după an același.

CEA MAI MARE PARADĂ NAVALĂ DIN ISTORIE

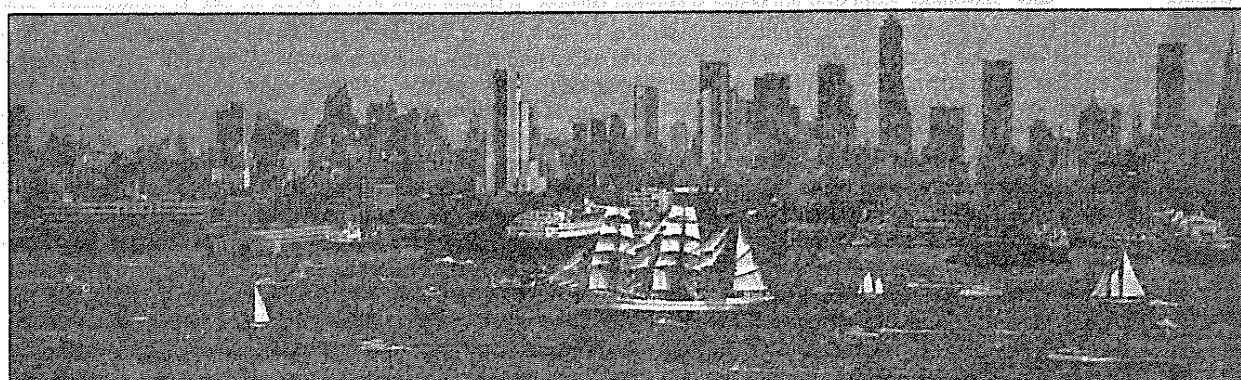
La bicentenarul aniversării Independenței de stat a Statelor Unite, la 4 iulie 1976, în portul New York, în cadrul festivităților prilejuite de acest Jubileu, avea să se înregistreze un adevărat fenomen ce va rămâne cunoscut ca fiind cea mai mare paradă navală din istorie. Câteva date semnificative referitoare la acest eveniment relevă amplitudinea sa ca fenomen unicat. Pregătirile au fost demarate cu cinci ani în urmă, inaugurate și ulterior conduse de însuși președintele în exercițiu al S.U.A. - Richard Nixon. Administrația americană a pus la dispozitie pentru finalizarea preparativelor nu mai puțin de 70 de milioane de dolari, dar se presupune că firmele și societățile particolare au multiplicat de câteva ori această cifră. Au fost invitați șefii de state, personalități de primă mareime, de la stele din lumea artistică până la oameni politici, și personalități militare.

Momentul culminant al festivităților l-a constituit parada navală din rada portului New York și pe Hudson River la care a participat un număr impresionant de nave: 53 de nave militare străine și cam tot atâtea americane, luând în calcul doar pe cele cu aspect "războinic". Senzația acestei uriașe parade navale a constituit-o însă defilarea a circa 100 mari veliere, din care 20 de veliere mari din clasa A, aducând pe luciul apei din fața Statului Libertății acel iz romantic și de aventură al unor epoci demult apuse. Aceste mari veliere sosiseră de curând de la cea mai mare regată din istorie - regata Bermude - Newport, acțiune în avanpremieră la festivitățile din 4 iulie sub genericul "OP SAIL '76". Spre marea cinste a Marinei Române printre aceste veliere s-a numărat și nava-școală "MIRCEA" având la bord 183 de marinari - ofițeri, cadeți ai Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", membri ai echipajului.

Semnalul începerii marii parade din 4 iulie 1976 a fost dat la orele 12,00 de personajul "Number One" al zilei - președintele S.U.A. - Gerald Ford prin tradiționalele "bătăi de clopot" de pe puntea navei amiral a U.S.Navy, portavionul "FORRESTAL" care a suportat în acea zi greutatea a nu mai puțin de 3.000 de persoane, membrii delegațiilor țărilor participante la sărbătoare. Printre aceștia se aflau și membrii delegației române, condusă de viceamiral Gheorghe Sandu.

Spectacolul oferit de parada navelor care timp de câteva ore au defilat prin fața portavionului "FORRESTAL" și a sutelor de mii de americani ce înțesau malurile Hudson River-ului a avut un caracter unicat, fiecare navă mai mare fiind însoțită de zeci și zeci de ambarcațiuni, cu vele sau cu motor, de toate mărimele.

Comandor Ioan DAMASCHIN

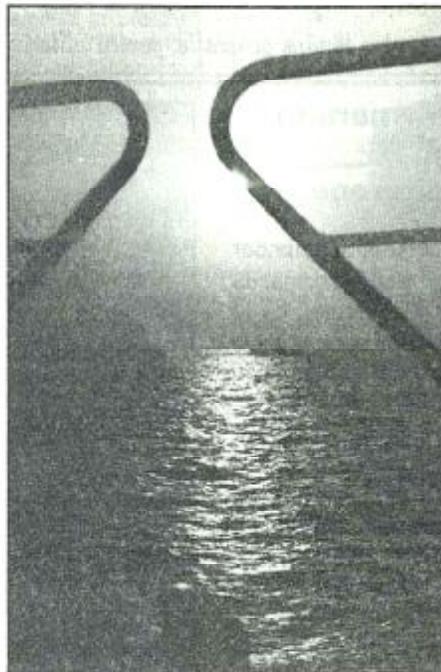


Gânduri despre marinari și mare - Dincolo de faruri

Marinarii nu sunt cătuși de puțin oameni comozi, cu viață tihnită. Cei care vor să-i cunoască, aşa cum trebuie, degeaba o fac în port sau în oricare alt loc de pe țărm, unde marinarii sunt la fel ca toți ceilalți. Când pornesc în larg, dincolo de faruri, începe adeverata lor existență. Multe aspecte ale acesteia le sunt încă neclare celor de la uscat. A munci pe mare nu înseamnă a deveni neapărat erou. Chiar dacă acolo condițiile sunt deosebit de dificile, marinarul nu prea are ocazia să braveze, să facă ceva realmente ieșit din comun. El își practică meseria cu seriozitate și simț de răspundere. Uneori oamenii mării înfruntă furtuni teribile, uragane devastatoare. Desigur, pe valuri de zece-cincisprezece metri nimeni nu se mai simte grozav, dar vasele ultramoderne din ziua de azi nu mai sunt corăbiile romantice de altădată. O astfel de navă nu este altceva decât o uzină obligată să se deplaseze în orice condiții pe mai toate meridianele planetei. Pe ea nu-și află rostul nici măcar un singur om cu atribuții mai puțin însemnante. Cel care stăpânește însă cu fermitate această uzină, nu este nici comandanțul, nici secundul, nici șeful mecanic, ci întreaga suflare de la bord, adică un personaj captivant prin complexitatea și frumusețea lui - **Echipajul**. Oricât de sofisticate ar fi aparatelor și mașinile unei nave, ele nu depășesc și nu vor reuși să depășească vreodată în importanță principalul "mecanism" al ei, care este **"Echipajul"**. Acestuia nu trebuie să-l lipsească nici cea mai mică și neînsemnată piesă pentru a funcționa corect, pentru a constitui o forță

redutabilă în continua confruntare cu timpul, cu stihile oceanului. Desigur, un voaj pe căile adesea dramatice ale mării constituie sursa cea mai revelatoare a frumuseții umane în cele mai variate forme ale sale. Dacă despre alte domenii poți să vorbești mai mult sau mai puțin avizat, fără a fi suspectat de fantezii absurde, despre marinărie, marinari și mare nu poți spune prea multe "după ureche", fiindcă marinăria și tot ce implică ea, presupune o inițiere și prin forță împrejurărilor, numai călătoria. De-abia atunci se poate realiza pe deplin o imagine clară și exactă despre ea, de ce pentru acești oameni marea este o a doua condiție de viață, de ce vaporul este a doua lor casă. Numai prin ei și la drum cu ei - marea în esență este o chestiune de solidaritate umană care trebuie iubită și înțeleasă cu patetică înțelepciune - se poate percepe autenticul sentiment al mării.

Şocul scurt al contopirii cu țărmul după un voaj lung și plin de neprevăzut este așteptat întotdeauna cu respirația tăiată de întregul echipaj. Bărbații esprii, puternici și neînduplați ai mării, cei ce prețuiesc mai mult decât orice adeverul, lumina și pacea acestei lumi pe care o străbat fără odihnă de-a lungul întregii vieți, cei pe care zeul Neptun îi-a ridicat la rangul de eroi, au ajuns la limanul cel drag. Cine căre poate pătrunde mai bine decât marinarul sensul adânc al cuvintelor: Patrie, Casă, Familie? Trei cuvinte de foc pentru el, având aceeași tulburătoare și profundă rezonanță în pieptul veșnic mistuit de dorul împede și înalt al reintoarcerii.



ȚĂRMUL DE ACASĂ

Pornim din nou	Mii de mile albastre.
Pe drumuri de ape	Ne vom împlini
Spre zările lumii	Crezul și datoria
Țuțuând în inimă	De marinari ai țării
Chipul patriei,	Spre a revenii
Mireasma pădurilor ei-	În pragul casei,
Seculare coloane -	La țărmul iubit,
Dulceața neasemuită	Rostind, ca întotdeauna,
À cântecul străbun.	Cu glas emfonicat:
La bordul navelor -	„Dine le-am găsit,
Însule românești	Mereu Tânără,
Cu tricolor la catarg -	Mereu mai frumoasă,
Vom înfrunta furtuni	Patrie iubită!”
Si ceasuri de dor	
Lăsând în siaj	

C. Dobrogeanu

Ovidiu DUNĂREANU

K *Drum spre punctea de comandă* *

Revista "MARINA ROMÂNĂ" inițiază, începând cu acest număr, rubrica "Drum spre punctea de comandă", dedicată oamenilor ce și-au făcut o adevărată profesiune de credință din meseria de marină și care, datorită devotăunii și calităților lor morale și profesionale, au dobândit deosebită onoare de a îndeplini funcția de comandanți de navă. Rubrica își propune să prezinte cititorilor o "galerie de portrete" de comandanți de nave, din Marina Militară și Comercială, oameni pe care i leagă un ideal comun, sub semnul generos al căruia au urcat, cu dăruire și perseverență, "treptele" profesiunii, la "vârf", până pe punctea de comandă, destinele lor constituind un excelent exemplu pentru tânără generație, pentru viitorii specialisti ai flotei românești.

Debut la Dunăre, confirmare în Marea Neagră, performanță în Mediterana

L-am "abordat" pe domnul locotenent-comandor Mircea MICU, la puțin timp după ce nava pe care o comandă - "GRIGORE ANTIPĂ" - revenise din Mediterana, de la Cartagena (Spania), unde participase, cu deosebit succes, alături de nave specializate din Franța, Italia și Spania, la aplicația "COOPERATIVE DIVING '96" cu un program deosebit de complex, incluzând exerciții comune ale navelor și scafandrilor de la bord. Cu acest prilej, echipajul condus de locotenent-comandor Mircea MICU înscria un adevărat "punct de reper" în istoria Marinei Militare Române - prima scufundare a scafandrilor de luptă în Marea Mediterană (4 iunie 1996). Dar, întorcându-ne în timp, să refacem drumul străbătut de locotenent-comandorul Mircea MICU spre punctea de comandă și spre această performanță profesională de care aminteam mai sus.

Absolvent al renumitului liceu "GHEORGHE ȘINCAI" din București (în 1973) adolescentul de atunci, dând glas unei frumoase chemări interioare, optează pentru profesia de marină, urmând cursurile Institutului Superior de Marină, pe care le termină în 1977. "Mariajul din dragoste" cu marea fusese, aşadar, pe cetățuit, iar anii ce aveau să urmeze vor răsplăti acest sentiment de devotăune neclintită pentru profesia aleasă. Drumul spre punctea de comandă începe, pentru comandanțul și scafandrul profesionist "aureolat", astăzi de bronzul Mediteranei ... la Dunăre. și încă într-un mod neobișnuit, prin care destinul anunță, paroă, frumoasa carieră la comandă a proaspătului locotenent Mircea MICU. Este repartizat la Giurgiu, pe vedeta dragoare 145, în funcția de secund, dar nava, neavând comandanț, secundului îl revine ... comanda. "Am stat 4 ani la Dunăre și pot confirma, din proprie experiență, că "prima dragoste" nu se uită - ne spune interlocutorul nostru. și astăzi îmi amintesc cu placere și nostalgie de acei ani. Acolo, trecând de pe băncile facultății direct pe punctea de comandă, am făcut primii pași - esențiali - în profesie. Acolo, ajutați și asistați de oameni deosebiți (cum ar fi comandanțul Gheorghe VOINEA, pe atunci șeful de stat major al unității) am învățat, pe V.D.145, ce este marinăria. De altfel, tot V.D.145 mi-a făcut cunoștință ... cu viitoarea soție. Nava era în garanție, așa că am mers cu ea la Șantierul Naval din Tumu Severin - 1978 - și atunci am întâlnit și cu viitoarea mea doamnă. Am plecat, în 1981,



din Giurgiu, cu regret, dar aveam acum familie și doi copii și, gândindu-mă la viitorul lor, am dat curs sănsei și am optat pentru un oraș mai mare - Constanța".

"Sansa" s-a numit concursul - și cursul de specializare - la Centrul de scafandi. Cu aptitudinile sale, cu inteligența și perseverența caracteristice, Mircea MICU devine, astfel, membru al primei promoții de scafandi de luptă români. Între 1986-1988 ofițerul urmează cursurile Academiei de Înalte Studii Militare. Revine "la scafandri" unde, 5 ani este șeful statului major al unității. De aici, calea spre punctea de comandă se deschide din nou, căci în 1994 este numit comandanț al navei "GRIGORE ANTIPĂ", o navă unicat prin specific în flota românească. Urmează "consacrarea", adică numeroase și complexe misiuni îndeplinite în Marea Neagră (intervenții la platformele de foraj marin, acțiuni specifice, aplicații etc.).

Iar în 1996, cum aminteam, destinul răsplătește calitățile, dăruirea, munca perseverență, proprii comandanțului Mircea MICU, acordându-i meritata satisfacție de a reprezenta, cu cinste, țara și Marina Militară, în Mediterana, într-o deosebit de strânsă competiție a valorii.

Ș *Drum spre puntea de comandă* ⚓

Un Tânăr comandant - un Tânăr echipaj

Contreicând celebrul răspuns al regelui Carol I care, întrebăt fiind, de unde provin marinari români spunea: "De la munte, dar îi călim în cazonul Mării Negre", domnul locotenent-comandor Octavian SECUIU, comandantul dragorului maritim 30, este dobrogean sadea, din comuna Topraiear. Dar, că ceva adevăr există în complementaritatea mare-munte, opțiunea sa pentru marină să-a produs, într-adevăr la munte - adică pe timpul cât a fost elev al renumitului Liceu Militar "Dimitrie Cantemir", de la Breaza. Explicația "ascensiunii" dobrogeanului la Breaza - faptul că nu se înființase încă Liceul Militar de Marină "Alexandru Ioan Cuza" din Constanța, "căci, după cum ne spunea interlocutorul nostru, singura mea opțiune profesională a fost pentru Marina Militară". După o competiție dură - 4 candidați pe un loc - în 1977 devine student al Institutului Superior de Marină din Constanța. Primul pas major spre idealul său profesional era făcut. Ca absolvent, în anul 1981, optează pentru Mangalia, ca atâtia tineri aspiranți... la puntea de comandă. La Mangalia, la vedete (pe V.T. 205), acolo unde este contemporanul "cazon" în care se căleșe cele mai capabile cadre ale Marinei Militare Române. Iar locotenent-comandorul, de azi, Octavian SECUIU, face parte din acest contingent de tinere cadre de elită cu care Marina Militară se mândrește; evoluția sa profesională o dovedește, iar opinia comandanțului unității - căpitan-comandorul Petre MUŞAT (om cu redutabile și respectabile "state de serviciu" în marină) ca și a colegilor, o confirmă din plin. Dar să refacem, în continuare, drumul... spre puntea de comandă a lui D.M. 30, pe care l-a urmat actualul comandanț: Octavian SECUIU.

În anul 1981 este numit, umare a calităților sale profesionale, specialist cu artileria, în unitatea de vcdctc, apoi în 1986, în poftida vârstei și gradului său (locotenent major, atunci) pe funcție de căpitan de rangul II, în Statul Major al unității, "fapt deosebit de onorant pentru mine care - ne spune domnul SECUIU - am încercat să fiu la înălțimea încrederii acordate". În 1982 un eveniment fericit - căsătoria, și un al doilea, în 1983 - ... o fetiță. Tot în 1982 o nouă misiune - la Școala Militară Maiștri de Marină. Urmează în 1993 Academia de Înalte Studii Militare, iar în 1995 avansarea la gradul de locotenent-comandor și, din nou, "vânt bun din pupă" pentru marinul de profesie - comanda dragorului maritim 30. Cu un Tânăr comandant, dar marină cu experiență... Tânărul echipaj de la D.M. 30 (mulți ofițeri și maiștri din promoția 1995) se încheagă, în scurt timp, sub deviza șefului său: "muncă, modestie, obiectivitate și spirit marinăresc", devenind unul dintre cele mai bune echipaje ale unității.



Un comandanț ce onorează numele glorios al navei sale

Credința marinărească conform căreia există o interrelație între navă și comandanț se verifică și în cazul puiorului de mine, cu nume glorios - "VICEAMIRAL MURGESCU" - și comandanțul său, domnul locotenent-comandor Sorin LEARSCHI. Urmând tradiția familiei, având ca exemplu pe tatăl său, comandanțul în rezervă Anatol Learschi, pe care-l însoțește în copilarie prin toate "garnizoanele marinărești" (Tulcea, Mangalia, Constanța), Sorin LEARSCHI urmează, după cursurile liceului din Mangalia, Institutul Superior de Marină pe care-l termină în anul 1980. Cariera de marină o începe, ca și alți numeroși ofițeri ai Marinei Militare, la cea mai bună "școală de încercare" a "stofei profesionale" - adică la vedetele torpiloare. Acest prim stagiu, de doi ani, la bordul vedetei torpiloare 206 este,

cum ne spunea domnia sa, esențial pentru marele "salt" de la teorie la practică, de la sălile de curs la confruntarea cu marea. Iar omul pe care comandanțul de azi, Sorin LEARSCHI, îl consideră ca mentor profesional este comandanțul Ion MOISE, în 1980 comandanțul vedetei 206. "Și astăzi - ne spune interlocutorul - mi-a rămas "la suflet" viața și munca în familia "vedetăștilor", primele misiuni, atacul cu torpila, una dintre cele mai dificile misiuni ce presupune precizie, sincronizare, rapiditate în decizie și manevră, coezione perfectă între puținii membri ai echipajului". În următorii ani ofițerul este secund, tot la vedete, pe 208, iar din anul 1984 urcă, pe puntea de comandă, îndeplinind cu succes misiunile incredibile. Urmează, în 1987, cursurile Academiei de Înalte Studii Militare și are satisfacția răsplătită eforturilor și calităților sale profesionale, devenind șef al promoției "Centenarului" acestei prestigioase instituții. Este repartizat pe una din navele de elită ale Marinei Militare - V.P.R. 197. Un interesant "eveniment" vine să verifice cu probă "tentățile pentru funcție" stofa marinărească a comandanțului de azi. În anul 1990 este numit șef birou educatie patriotică și culturală. "Cu tot respectul pentru domeniul - ne spune - dar nu acesta era drumul meu. Drumul meu este spre mare și aspirație, spre puntea de comandă a navei. Am ieșit la report și am solicitat o funcție... marinărească. După trei luni răsuflam ușurat - eram șef de secție și comandanț al vedetei torpiloare 207. De fapt, în cariera mea am fost pe 6 nave, dintre care pe 5 am avut onoarea și satisfacția să fiu comandanț".

Din anul 1992 este mutat la unitatea de dragoare și puțoare de mine, unde comandanț D.B. 15, iar din 1995 își se încredințează comanda redutabilului puior de mine "VICEAMIRAL MURGESCU" pe care - părere unanimă a șefilor ierarhici și colegilor - o exercită la cea mai înaltă cotă valorică profesională.



Drum spre puntea de comandă



"Mă simt în largul meu ... în larg!"

Cum "ZIUA MARINEI" este sărbătoarea sub al cărei "pavilion" se regăsesc toți marinarii români, intenția noastră de a prezenta în "galeria comandanților" și un marin-grănicer este explicabilă. Prin amabilitatea domnului comandor Ion DINA (comandantul unității de nave grănicerești din portul Constanța) este desemnat un "subiect" reprezentativ în persoana locotenent-comandorului Emil BRĂGARU, comandantul vedetei maritime 35.

- Așadar, cine sunteți dumneavoastră, domnule Emil BRĂGARU și care a fost drumul urmat spre puntea de comandă?

- Sunt constanțean, am urmat cursurile Liceului "OVIDIUS" (matematică am făcut-o cu domnul profesor Vernic, așa că de meditații pentru facultate n-am avut nevoie) pe care l-am terminat în anul 1977. Opoziția profesională era deja conturată - Marina Militară - și se cristalizase atât datorită tradiției de familie (tata a fost un bun și devotat soldat, acum pensionar, dar în inimă tot soldat) cât și aspirațiilor mele către o profesie sobră, fermă, onorabilă. Am urmat, deci, cursurile Institutului Superior de Marină pe care l-am absolvit în 1981. Cu notabile cunoștințe teoretice acumulate (în primul rând navigație, un "dar împărătesc" al profesorului nostru - comandorul Duma, un om sever dar excelent profesionist de care mi-am amintit, de nenumărate ori, în largul mării) am optat pentru Marina Grănicerească, fiind ambarcat pe vedeta maritimă 27, ca secund. Comandantul Florin GHEORMA, locotenent ca și mine, dar mai mare cu doi ani, m-a ajutat, cu calmul său caracteristic, să trec de la "teorie la practică". N-am uitat acest lucru și, deși sunt o fire mai ... dinamică, așa am procedat, mai apoi, și eu, cu colegii mai tineri, cu ofițerii și maștrii din echipaj. În anul 1983 am trecut pe V.M. 35 și de atunci muncesc aici. Mi s-au propus și alte funcții, deosebit de onorante, dar ... la uscat. Însă eu dacă nu simt motoarele "pulsând" și nu les în mare, nu mă simt ... în largul meu. De 13 ani sunt pe această navă și simt că această profesie mi se potrivește cel mai bine. Nu-mi place să schimb nava sau echipajul care a devenit un nucleu, ca o familie, cu bune și rele, cu satisfacții și greutăți, dar trăite și "împărțite" frântește. Din acest echipaj amintesc doar pe maștrii Marian CĂLDARE, Gheorghe CIOABA, Constantin SAVA, toți de 12-13 ani pe navă. Când am urcat la comandă, în anul 1983, șef mecanic era maistru Teodor LUNGU cu care am colaborat excelent. S-a pensionat în 1987 dar, din 1992, la bord e fiul său, Adrian LUNGU, om de nădejde, ca și tatăl său. Onoarea, cinstea, spiritul marinăresc se moștenesc, așadar.

- Ce ne spuneți despre misiunile îndeplinite în larg?

- Sunt frecvente, uneori executate în condiții meteo aspre. Într-un cuvânt, ne facem datoria. Ce doresc eu, ce dorim noi, marinarii grăniceri, este o legislație adecvată (ca în atâta de țări cu tradiții democratice) care să ne permită să sporim eficiența misiunilor noastre (drept de control la bord, sanctionarea deversărilor și poluării etc.).

UN "VEDETIST" CONVINS!

Una dintre "probele tari" la care poate fi supus un marină militar este serviciul la vedetele torpiloare. Nave foarte rapide, cu un grad mare de manevrabilitate, greu detectabile de radiolocație, pot executa atacuri prin surprindere asupra țintelor navale inamice, în condiții de eficiență maximă. Aceste avantaje tactice deosebite solicită însă, din partea echipajului, o mare tenacitate, datorită condițiilor dure de navigație.

Căpitanul Sorin MATEI este comandantul vedetei torpiloare pe aripi portante cu numărul de bordaj 322, din anul 1993, când a absolvit Academia Navală "Mircea cel Bătrân". Pasiunea pentru marină nu mai trebuie demonstrată, fiind absolvent al Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza" care i-a conturat, de la o vîrstă fragedă, trăsăturile specifice "lupilor de mare".

Repartitia la o unitate de vedete torpiloare s-a constituit într-un bun prilej de testare a solidității cunoștințelor teoretice acumulate în Academia Navală, comandantul de pe 322 susținând că "vedetele reprezintă locul ideal pentru o instruire completă, oferind cadrul propice afirmării și consolidării calităților individuale". Ieșirile pe mare, tragerile de luptă pregătitoare, lansările de torpile precum și celelalte activități din planul pregătirii pentru luptă au reprezentat tot atâta de prilejuri care au evidențiat coeziunea și pasiunea echipajului de pe 322, fapt confirmat și de șeful de stat major al unității, locotenent-comandorul Radu TACHE. În anul 1995, în urma susținerii unui examen, căpitanul Sorin MATEI este promovat comandant de secție vedete torpiloare pe aripi portante, având acum în subordine trei astfel de nave.

Încă nu ne putem pronunța dacă Tânărul Moștenitor al familiei MATEI va urma același fir al carierei profesionale, cert este că tatăl său este un "vedetist convins", cu frumoase perspective, unul dintre profesioniștii ce compun marea familie a marinarii militari.



Căpitan Costel SUSANU

Drum spre puntea de comandă

TRADITIONALA SIMBIOZĂ ÎNTRE MARINA MILITARĂ ȘI MARINA COMERCIALĂ



Prin destinul său profesional, prin personalitatea sa, domnul comandant de cursă lungă Ion ANCUȚA poate fi, alături de numeroși alți ofițeri de marină, un adevărat simbol al tradiționalei simbioze existente între Marina Militară Română și Marina Comercială, cea dintâi instituție fiind aceea care, în urmă cu un secol, a contribuit, prin oamenii săi (amintim aici doar pe amiralul Ion Coandă, primul director al S.M.R.), la organizarea flotei moderne comerciale a României.

Opțiunea viitorului comandant Ion ANCUȚA pentru marină este fermă și clară, încă din adolescență. Simțind chemarea mării, după terminarea liceului din Târgoviște pleacă VOLUNTAR în armată optând pentru ... Marina Militară. Este acceptat la concursul de admitere la Școala Superioară de Marină, pe care o termină în anul 1957, având ca mentor oameni de înalt profesionalism și spirit marinăresc, ca Bibi Constăchescu (navigație) și Gheorghe Balaban (matematică).

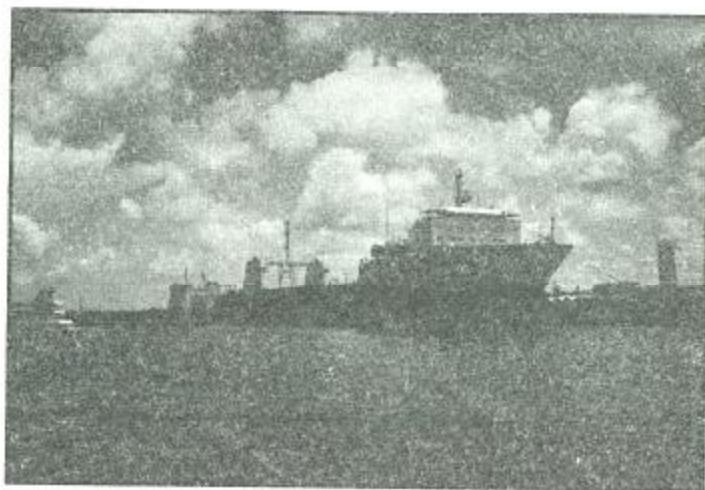
Ca ofițer își începe cariera la Sulina, pe dragorul maritim 24, participând la riscante și dificile misiuni de dragare a minelor rămase din al doilea război mondial, ce vor călă caracterul tânărului marină și-i vor releva calitățile profesionale. Drumul spre puntea de comandă - supremul fel al oricărui om ce face din marinărie o profesiune de credință

- trece, între anii 1967-1980, și pe la bordul nevei-școală "MIRCEA" - simbol și mândrie a Marinei Române. Ca o recunoaștere a aptitudinilor sale, este selecționat pentru cursurile de comandă, apoi avansat la gradul de comandor. Întrucât flota civilă se dezvoltă vertiginos și se simte lipsa cadrelor de comandă, Marina Militară transferă ofițeri în măsură să răspundă solicitărilor. Astfel, între anii 1971-1976 îl regăsim pe Ion ANCUȚA la comanda navelor de pescuit oceanic "NEGOIU", "TROTUȘ", "INEU", brăzdând apele Atlanticului, în zonele Sud Canada, Labrador în special. "Navigația în zona Labrador - își amintește comandanțul - este o adevărată piatră de încercare pentru un comandant. Aceste locuri cu "ceată veșnică", cu frecvențe furtuni, cu ghețuri pluțitoare, reprezentă o maximă solicitare pentru un comandant cât și pentru echipaj, iar marinarii români au dovedit că pot fi la înălțimea acestei confruntări cu marea".

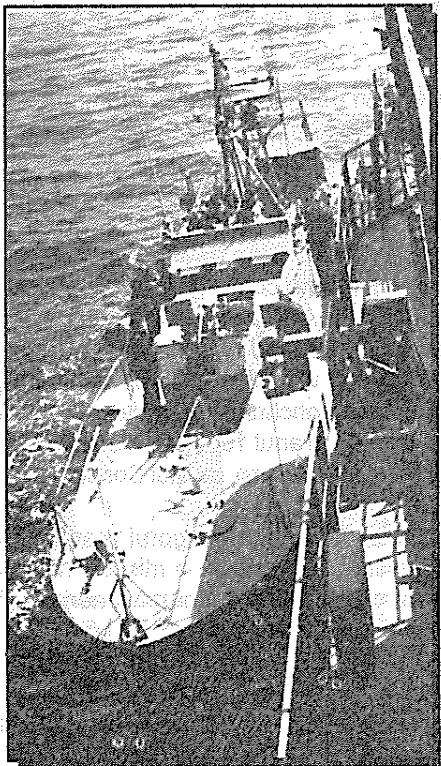
În 1976 comandanțul Ion ANCUȚA revine la "patria mamă" - Marina Militară și are prilejul, ca lector și conferențiar la Facultatea de navigație a Institutului Superior de Marină, să transmită experiența acumulată viitorilor ofițeri de marină. Dar în 1977 o nouă solicitare a flotei comerciale îl reduce, timp de zece ani, pe puntea de comandă - pe "ODORHEI", "PANCIU", "MEHEDINȚI", "BORȘA". Revine la catedră și - urmându-și destinul - din nou în flota comercială. Din anul 1995 comandanțul Ion ANCUȚA preia comanda unei nave unicat - feribotul "EFORIE", a cărui misiune de excepție este să prelungească "drumul de fier" românesc peste mare, facilitând legătura, prin terminalul SAMSUN, cu continentul asiatic.

La bordul feribotului l-am întâlnit, de fapt, pregătindu-se pentru cel de-al 9-lea voaj din acest an, pentru SAMSUN. Nava, aparținând acum S.N.C.F.R., are la bord un adevărat "trai" (de 7.060 mp), dispus pe trei punți, și o locomotivă de manevră. "EFORIE" poate lua la bord 107 vagoane, sau 92 de tiruri, dispune de instalații excelente de navigație și manevră, fiind pregătită oricând să contribuie la deschiderea atât de mediatizatului și doritului "drum al mătăsii".

Lt. col. Costin CONSTANDACHE



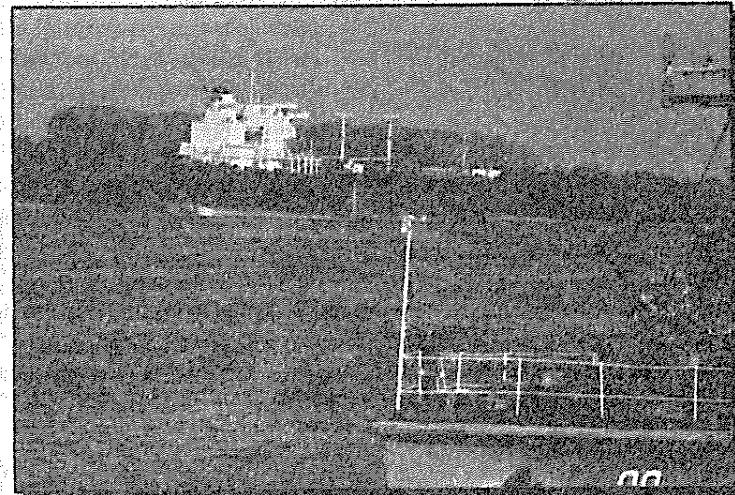
ACTIVITATE COTIDIANĂ ÎN MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ



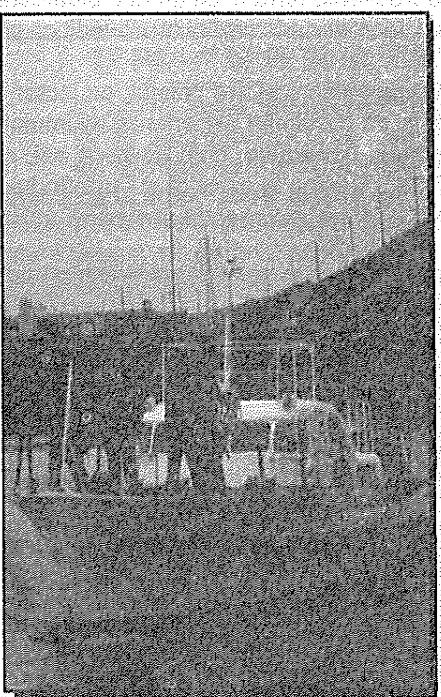
CONSTANȚA



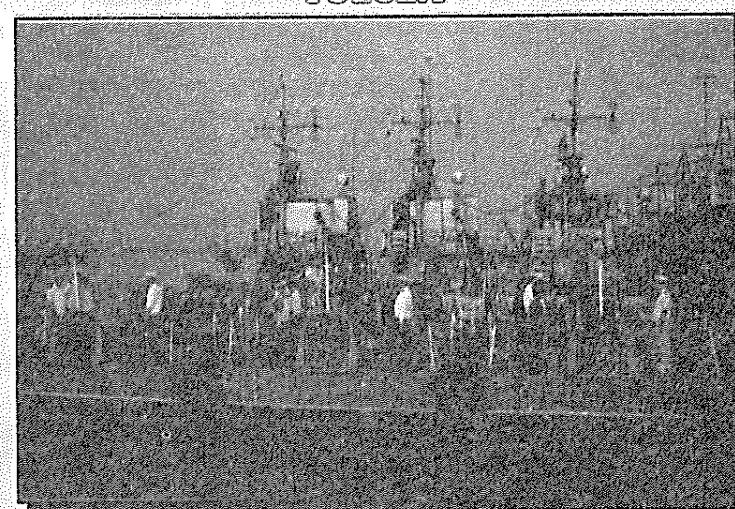
BRĂILA



TULCEA



MANGALIA



DROBETA TURNU - SEVERIN

PORTUL CONSTANȚA

OBIECTIV STRATEGIC DE APĂRARE DIN DIRECȚIA MĂRII

Este axiomatic faptul că navigația nu ar fi posibilă fără existența porturilor, acele puncte de unde încep și unde se sfârșesc toate drumurile pe apă. Iar drumurile pe apă sunt cele care apropiie popoarele, sunt principalele căi și cele mai lesnicioase prin care țările fac schimburile de valori materiale și spirituale, într-un cuvânt, de civilizație.

La fel de adevărat însă este și faptul că aceste căi de navigație, deci și porturile, au constituit și constituie ținta predilectă de atac în situațiile de beligeranță dintre state, nu numai riverane ci chiar aflate la antipozi. Au dovedit-o războiele și conflictele armate dintre popoare de-a lungul istoriei.

Portul Constanța, cu o existență de peste 2500 de ani, atestat documentar cu numele de Tomis, care în curând va sărbători o sută de ani de la inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție a ceea ce numim portul modern, nu a făcut și nici nu face excepție. În cel de-al doilea război mondial, ca să dăm doar un exemplu, principala poartă maritimă spre și dinspre lume a României a fost ținta a numeroase atacuri navale și aeriene dinspre mare cu scopul de a-i distrugă instalațiile și clădirile, de a slăbi potențialul economic și militar al țării. Să amintim unul din acestea.

În dimineața zilei de 26 iunie 1941 o grupare navală sovietică formată din distrugătoarele "MOSKVA" și "HARKOV" a lovit cu artilleria, dinspre mare, portul Constanța, acțiune urmată la scurt timp de un atac aerian ce a distrus instalație portuare și a incendiat clădiri. Răposta hotărâtă a navelor Marinei Militare și a bateriilor de coastă, corroborată cu sistemul

barajelor de mine de apărare au făcut ca acest atac să nu aibă urmările dezastruoase scontate de înamic. Mai mult, navele atacatoare au eşuat lamentabil în tentativa lor, "MOSKVA" fiind scufundat, iar "HARKOV", grav avariat.

Momentul a avut și un efect demonstrativ. S-a dovedit că portul Constanța, obiectiv strategic și de maximă importanță pentru România acelora ani, este puternic apărat, iar rezultatul atacului a avut efect descurajator pentru acțiunile ulterioare ale înamicului. Merită menționat un alt moment critic, din punct de vedere militar, pentru

obiectivele țării mele și nu simplu, să le distrug printr-o vărsare de sânge omenesc și pierdere materială". Era în joc soarta unui port, a unui oraș, a unei flote care era gata de luptă și sacrificiu pentru apărarea intereselor naționale.

Scurta introspecție în istoria militară a portului Constanța se motivează prin evidențierea rolului ce-i revine Marinei Militare în apărarea acestui obiectiv de importanță națională. Cele două momente relatate mai sus, demonstrează că marinierul a știut să folosească atât arta militară cât și ceea diplomatică pentru a-și atinge

scopul și a-și indeplini misiunea de apărare a fruntariilor dinspre mare.

Pentru România de azi portul Constanța, principala poartă maritimă a țării, cel mai mare port al Mării Negre și unul din cele mai mari din Europa, reprezintă, la fel ca și în alte vremuri, un obiectiv de maximă importanță.

Cele câteva cifre redate sintetic mai jos

sunt edificatoare în acest sens. Portul Constanța are o suprafață de 528 ha, 87 dane operative totalizând 16 km, cu sectoare specializate pentru traficul produselor petroliere, minereuri, cărbuni, cereale, terminal, containere, laminate, mărfuri generale de platformă și magazie. Anual operează 3.500 nave derulându-se un trafic mediu de 62.000 mii tone. Tonajul navelor ce pot opera este de până la 150.000 - 165.000 tdw pentru petroliere și 150.000 - 170.000 tdw pentru vrachiere.

Comandor Ioan DAMASCHIN



portul Constanța, moment care ar fi putut avea ca urmă distrugerea cvasitotală a acestuia: momentul 23 august 1944. În condițile în care România se afla în stare de război, prin natura conjuncturilor politico-militare, în doar câteva ore aliatul (armata germană) se transformă în inamic și inamicul (sovieticii) în aliat. Deși portul Constanța era înțesat de nave germane de toate tipurile (aproximativ 200 de nave) s-a reușit, printr-un act remarcabil de diplomatie militară, evitarea unui dezastru. Amiralul Horia Macellariu, comandantul Forțelor Navale Maritime, rememora acele momente în însemnările sale: "În situația de atunci era să câștig sau să salvez

COOPERATIVE PARTNER '96

- Cea mai mare aplicație desfășurată în cadrul **PARTENERIATULUI PENTRU PACE**.
- Aplicație cu trupe **NATO** - state partenere pentru pace destinață să promoveze înțelegerea, încrederea și cooperarea între națiunile **NATO** și cele partenere.



Amiralul **MARIO DI ANGELI**, comandantul Forțelor Navale Aliate din Europa de sud, deputatul **PETRE ROMAN**, președintele Comisiei de Apărare din Camera Deputaților și viceamiralul-comandor **GHEORGHE ANGHELESCU**, șeful Statului Major al Marinei Militare Române, împreună cu alte ofițerii militari și civili, români și străini, assistă la demonstrația infanteriștilor marini din cadrul „Operației de asistență umanitară și evacuare a necombatanților” desfășurată în raionul Constanța Sud - Agigea.

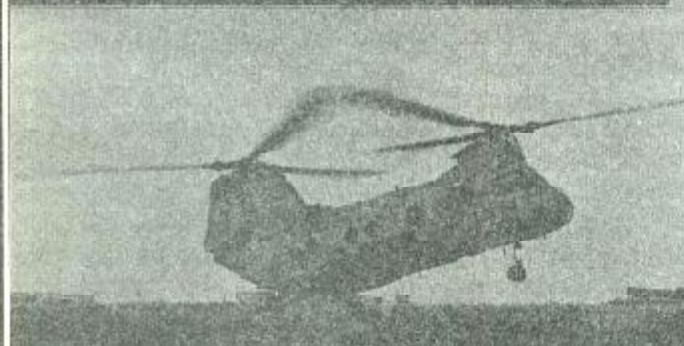


Se vizitează expoziția de tehnică militară din înzestrarea infanteriei marine a SUA, Italiei și României, organizată în zona Constanța Sud - Agigea.



Mașină de teren aparținând infanteriei marine a SUA în acțiune

Infanterist marin asigurând raionul de evacuare a necombatanților



Elicopter CH - 46 de pe nava USS „AUSTIN”, pregătit pentru evacuarea necombatanților



COOPERATIVE PARTNER '96

- Au participat 8 state aparținând **NATO** - Grecia, Italia, Spania, SUA, Turcia, Germania, Anglia, Olanda - și 3 state partenere - Bulgaria, Ucraina și România.
- Au fost prezenti miniștrii apărării naționale ai României și Bulgariei, ambasadori și clasați militari acreditați la București, comandanți și sefi de state majore ai marinelor cu care se cooperează.



Contraamiralul **FRANK DC ROPERS**, comandantul Grupării Navale de Intervenție din Mări și viceamiralul comandor **GHEORGHE ANGHELESCU**, dl. **DIMITĂR PAVLOV**, ministru apărării naționale al Bulgariei, amiralul **MARIO DI ANGELI** și dl. **GHEORGHE TINCA**, ministru apărării naționale al României, la bilanțul aplicării.

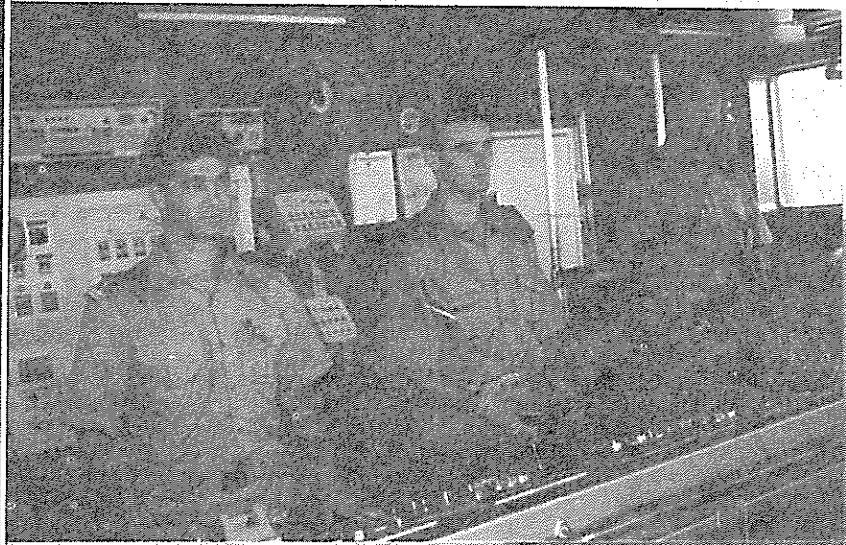


IPS LUCIAN FLOREA, dl. GHEORGHE TINCA, viceamiral-comandor GHEORGHE ANGHELESCU și general de brigadă CONSTANTIN ZECA primesc onorul pușcașilor marini la bordul navei de desant USS „AUSTIN”.



COOPERATIVE PARTNER '96

- Au lăsat parte 14 nave aparținând țărilor **NATO** și 18 nave ale țărilor partenere, 15 nave fiind ale Marinei Militare Române.
- Aviația a fost reprezentată de: 2 elicoptere - Italia, 3 elicoptere și un avion de patrulare maritimă **P-3C ORION** - SUA, 2 avioane **VB MIG 23** și 2 elicoptere **IAR 330H** - România



La comanda navei italiene de desant
„SAN MARCO”



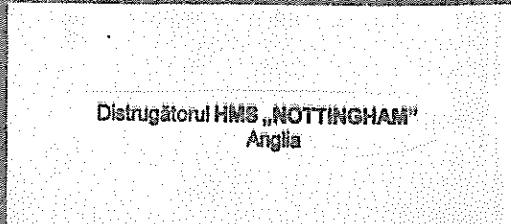
Fregata „Amiral PETRE BĂRBUNEANU”
România



Fregata „KARLSRÜHE” - Germania



Corveta „INFANTA CRISTINA” - Spania



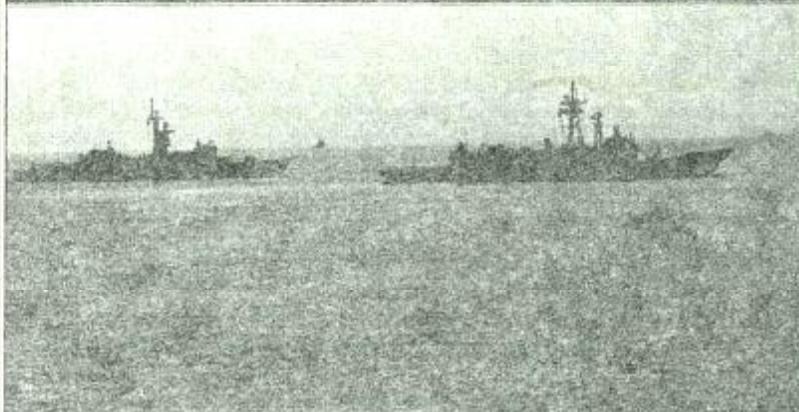
Distrugătorul HMS „NOTTINGHAM”
Anglia

COOPERATIVE PARTNER '96

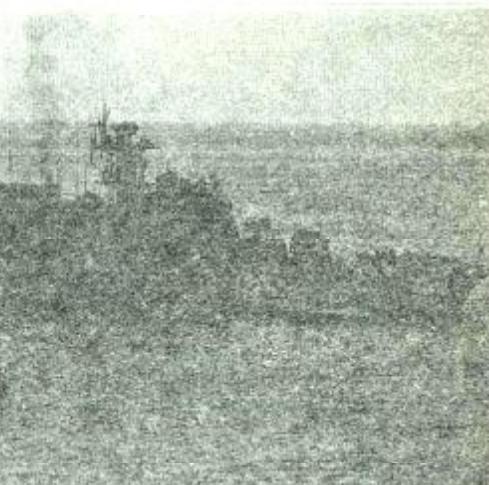
- Din numărul total de participanți peste 3.000 au fost marinari străini.
- La „Operația de asistență umanitară și evacuare a necombatanților” și misiunile de menținere a păcii au participat 540 infanteriști marini și 120 „evacuați” aparținând armatelor Italiei, SUA și României.



Fregata „KOCATEPE” - Turcia

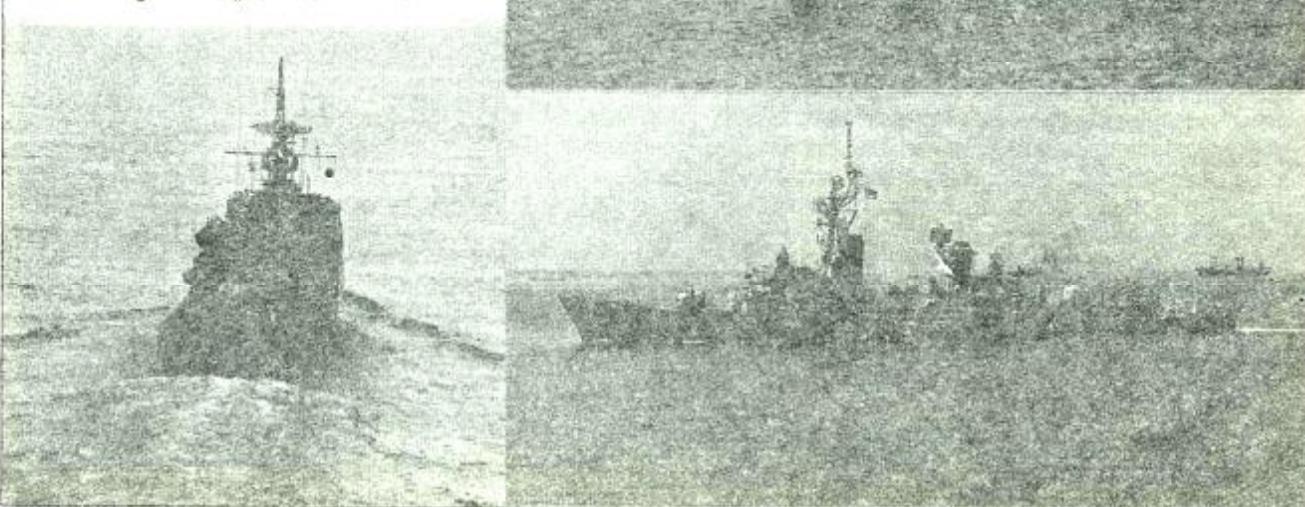


Elicopter SH - 3 SEA KING - Italia

Fregatele „REINA SOFIA” - Spania și
„MUAVENET” - TurciaFregata „CONTRAAMIRAL EUSTAȚIU
SEBASTIAN” - România

Corveta „VINNIȚA” - Ucraina

Distrugătorul HS „FORMION” - Grecia



REPETABILA ÎNTOARCERE

Jn istoria milenară a poporului român, îmbogățită, în trepte de timp, cu mari evenimente ce au marcat evoluția spre modelul de civilizație și libertatea de acum, generații după generații și-au cerut, prin jertfă, dreptul la NEMURIRE. Și, în momente de pioasă aducere-arminte, le este dat urmașilor și camarazilor rămași în viață să cinstescă memoria și faptele de vitejie a celor ce și-au luat numele de EROI.

Un astfel de moment l-a constituit comemorarea a 50 de ani de la executarea operației de deminare a Dunării după cel de-al doilea război mondial, eveniment ce a avut loc în perioada 5-7 iulie a.c. și a fost organizat de către Liga Navală Română și Filiala sectorului 2 București a Asociației Naționale a Veteranilor de Război. Cei 60 de participanți - veterani de război, ofițeri activi și de rezervă, membri ai Ligii Navale Române au refăcut, pe Dunăre, între localitățile Orșova și Drencova, o parte din drumul navelor fluviale românești și a echipajelor participante, atunci, la cele mai importante și grele acțiuni de dragaj - de distrugere a minelor lăsate de ambele tabere în zona Turnu Severin - Moidova Veche.

După slujba de pomenire oficiată la bordul remorcherului fluvial 303, la km. 962, pentru odihna sufletelor celor dispăruti, o ancoră de flori a fost aruncată în apă, ofrandă adusă întru împăcarea cu soarta căreia nu i s-

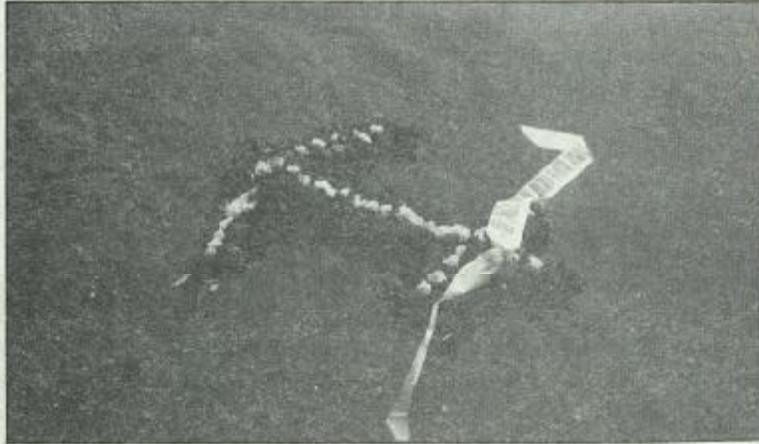
au putut opune. Zecile de garoafe roșii și albe, simbol al săngelui vărsat și-al liniiștii sufletești, au fost tot atâtea flori ce le-ar fi purtat la butonieră cei care, în urmă cu jumătate de veac s-au însoțit cu ETERNITATEA.

Pentru toți cei aflați acolo, lângă morminte neștiute și neplânsе până acum, venise clipa când aveau datoria să rememoreze sacrificiul făcut, în toate timpurile, de mii de marinari, militari și civili, care și-au plătit tributul lor de sânge pentru ţară și neam și și-au găsit odihna în adâncimi de ape, alinați și slujiti doar de unduirea molcomă a Dunării și valul spumegând al mării. Fiindcă pentru ei acțiunile de luptă însemnaseră un început și-un sfârșit deopotrivă: un început în FAPTE DE BĂRBATIE și un sfârșit în GLORIE.

Frunțile plecate spre apă și lacrimile din



ochii celor aleși de soartă să țină vie memoria dispărutilor au reprezentat, poate, un dialog petrecut undeva, în adâncul ființei, cu cel care a fost tată, frate sau cel mai bun camarad. Era ca o revenire către zilele de atunci, spre a transmite în taină, prin vorbe nerostite, bucuriile trăite după război și dorul ce-i mistuise atâtia ani, ori spre a-i cere iertare că el fusese alesul să supraviețuască. Și ne punem firesc o întrebare la care nu vom găsi, poate, niciodată răspunsul cel mai potrivit și mai plin de adevăr: Ce resort interior declanșează repetabila întoarcere către începuturi?



ESEU DESPRE ALIANȚELE NAVALE

Autorii titrări argumentează că mersul istoriei omenirii a fost și este guvernat de LEGEA concordanței intereselor. Aș zice eu că concurenței și discordanței. Între cei doi poli opuși ai intereselor există o sumedenie de nuanțe, de încărcături graduale, de intensitate temporare sau geospațiale. De aceea ar fi mai nimerită formularea "Legea raporturilor dintre interese" (individuale, de grup, naționale etc.). Ce fel de lege? Evident una universală, naturală, obiectivă, sau eternă cum ar fi spus Mihai Eminescu.

În domeniul naval ea a guvernat și alianțele. De forma celor puternic coagulate, al flotelor sau grupările navale internaționale integrate (de văzut flotele combinate din trecut sau grupările navale multinaționale de intervenție din prezent) la formele mai "aerisite" ale colaborării, conlucrării, cooperării sau parteneriatelor.

Și în "arhitectura" alianțelor navale (de la proiectare la fințare) nu contează atât intensitatea interesului cât puterea celui care are respectivul interes. Spre pildă un mic interes naval al unui stat puternic, în conflict cu un mare interes al unui stat slab va avea câștig de cauză întotdeauna.

Un rol important (mai ales în vreme de război) îl are conștientizarea cât mai exactă a intereselor. De multe ori, cu efecte catastrofale, sunt eronat conștientizate atât interesele proprii, dar mai ales ale altora.

Chiar dacă interesele sunt comune (nu pot fi pe deplin concordante deoarece aceasta este doar o ipoteză teoretică fără corespondent în practică), sau prin acte de decizie înțelepte se încearcă armonizarea lor, tot mai rămân factori care împiedează, mai mult sau mai puțin, asupra unei alianțe navale.

Mi-au plăcut, în acest sens, opinile amiralului SCHUSTER - comandanțul Comandamentului Grupării de Sud al Marinei Germane - exprimate în cursul unei conferințe ținută la București, la 28 iulie 1942, în fața ofițerilor cu funcții înalte din armata română. Citez un pasaj semnificativ (și de actualitate) din acea conferință: "Colaborarea marinelor aliate pentru protecția

transporturilor prin care s-a reușit de a contribui considerabil la succesele din Rusia ale armatelor aliate nu a decurs, firește, întotdeauna fără oarecare fricțiuni. Aceste dificultăți se ivesc în mod inevitabil la toate războaiele de coalție și se explică prin deosebiri determinante de educație, de instrucție profesională și de concepție de viață a popoarelor. Nici cea mai perfectă organizație nu poate îndepărta complet aceste defecte, dat fiindcă acest fapt va fi întotdeauna o chealiune de tact de ambele părți, de a reduce dificultățile zilnice la minimum. Ele nu vor trebui niciodată să ducă la periclitarea conducerii unitare și comune a operațiilor de război și efectul conjugat trebuie să rămână neatins deasupra tuturor chestiunilor personale". Da. Persoanele "joacă" rolurile cum consideră ele că slujesc mai bine interesele țărilor lor. Observăm că, în mod implicit, amiralul german consideră interesele concordanțe.

În cadrul raporturilor dintre marinele militare din perspectiva categoriei de interes, sunt mai multe situații. O flotă poate promova în raport cu altele interesul său (de dotare, de instruire, de optimizarea conducerii etc.) sau interesul armatei din care face parte (întărirea componentei navale printre alianță sau colaborare externă) sau interesul statului său (spre exemplu: rol activ în Parteneriatul pentru Pace spre a contribui la accelerarea intrării României în structurile euro-atlantice). Consider că Marina Militară a statului nostru participă la înfăptuirea celor trei categorii de interese specifice mai sus, dar cu o accentuată pondere în afirmarea, în prezent și viitor, a celui la urmă enumerat, adică interesului național al României. Este și motivul pentru care în doctrina militară actuală concepția privind rolul forțelor navale ale țării trebuie să ocupe un rol și loc privilegiate care, în mod firesc, să-și găsească reflectarea în alocațiile bugetare, în politica managerială și de personal, în dezvoltarea învățământului de marină, în asigurarea logistică.

Contraamiral (r) George PETRE

SĂ CULTIVĂM RELAȚII CU PRIETENII NOȘTRI TRADITIONALI

Un exemplu foarte elovent, de foști inamici în trecutul îndepărtat și din ce în ce mai buni prieteni astăzi este cel al relațiilor României cu Turcia și Polonia. Se prubează astfel adevarul că atunci când există bunăvoiință și răjiune toate impedimentele pot fi depășite. De curând s-au desfășurat contacte la nivel înalt între români și polonezi și s-au depus coroane la monumentele eroilor. Asemenea manifestări de amicilie au existat și până la al doilea război mondial, mult mai intense ca cele de acum, relațiile noastre desfășurându-se pe multiple planuri, dar în mod special în domeniul militar și de tineret. Printre personalitățile românești care au conlucrat în acest domeniu au fost printul Bibescu, printul Nicolae, ministrul Vișoianu și generalul Gorski. Polonezii s-au implicat cu entuziasm în acele legături și mari delegații militare vizitau militarii români, la toate eșaloanele. Singurul care a stârnit relațiile de bun augur stabilite între cele două părți a fost sinistrul colonel Beck, omul care după 1944 a murit ca azilant într-un sat din România. Mulți ofițeri români, printre care și căpitanul Topescu au primit, prin anii '30, multe distincții la concursurile hipice desfășurate la Varșovia.

Putem spune, cu regret, că și astăzi avem destui dușmani comuni care nu văd cu ochi buni relațiile statonnicile pe baze de bună înțelegere între noi și poporul polonez, dar avem datoria și trebuie să dezvoltăm, pe mai departe, aceste relații și, mai mult, să-i determinăm și pe alții să ni se alăture.



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOĂSTERII...

**E
X
P
E
R
I
M
E
R
T
U
L
P
H
I
L
A
D
E
L
P
H
J**

TELEPORTAREA

Subiectul teleportării este abordat cu justificată circumstansie încă, cei care se aventurează fiind, de cele mai multe ori, trecuți cu îngăduință în rândul fanilor serialului "Star Trek". Suspiciunea își găsește motivația în ambiguitatea și caracterul contradictoriu al datelor care reușesc să se strecoare printre degetele cercetătorilor sau pe sub ușile laboratoarelor.

Vom încerca să concentrăm aceste date referitoare la controversatul experiment "Philadelphia", desfășurat în toamna anului 1945, care a avut drept protagonist distrugătorul de escortă cu indicativul DE-173, aparținând U.S.Navy. Declarațiile martorilor și datele obținute în timp converg către ideea că această navă, cu un echipaj de 37 de persoane la bord, a fost teleportată în spațiul unui "univers paralel", dispărând complet de sub controlul U.S.Navy.

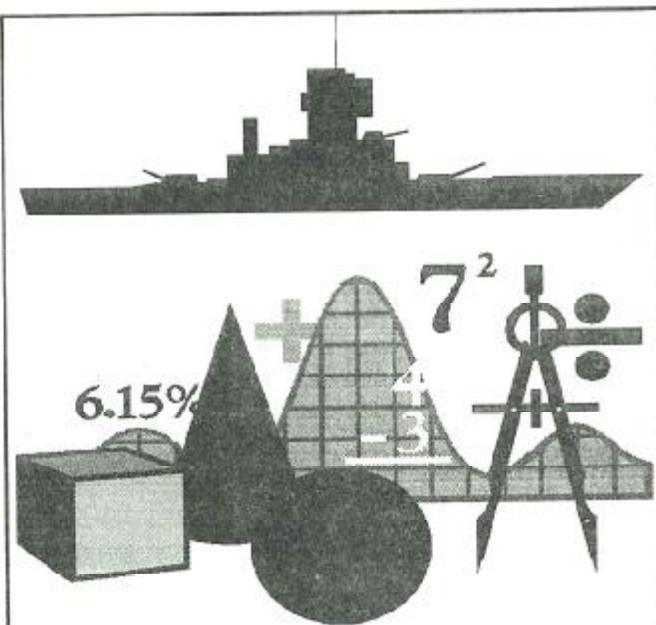
Possibilitatea teoretică de a obține un asemenea efect a fost investigată mai ales de către M.K.Jessup, un savant cu pregătire multidisciplinară, preocupat de problema magnetismului controlat, care poate produce invizibilitatea. Aceasta este o dezvoltare a Teoriei Câmpului Unificat, enunțată de Einstein, considerată cheia explicării apariției și dispariției navelor, aeronavelor și a O.Z.N.-urilor. La baza teoriei stă conceptul că

timpul-spațiu și materia-energia nu sunt entități separate ci sunt transmutații sub acțiunea acelorași tulburări electromagnetice. Interconectând generatoare electro-magnetice astfel încât acestea să producă o pulsărie magnetică este posibil ca, pe principiul rezonanței, să se producă cel de-al treilea câmp. Jessup este convins de faptul că U.S.Navy a descoperit acest efect din greșală, cu ocazia experimentului "Philadelphia", pe care îl descrie astfel: "În afara de distrugătorul DE-173, au mai participat două nave pe care au fost instalate generatoare pulsatoare și nepulsatoare, poziționate astfel încât să creeze un câmp magnetic de o anumită intensitate și frecvență, care să producă trecerea navei într-un spațiu cu mai multe dimensiuni".

Nava a dispărut,

învălită într-o lumină verzuie, la puțin timp după începerea experimentului, urma acestia rămânând imprimată pe apă. S-a raportat că distrugătorul a apărut în docul Norfolk, situat la 400 mile marine distanță, după care a dispărut din nou.

În 1955 Jessup a publicat cartea "The Case for the UFO's", unde își expune ideile referitoare la modul de propulsie al OZN-urilor, avansând teoria conform căreia acestea folosesc antigravitația și se deplasează în hiperspațiu. În urma apariției



... NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



UN SECRET BINE PĂZIT

cărții și a unor conferințe susținute de autor, acesta primește câteva scrisori misterioase semnate Carlos Allende, care pretinde că și pământenii au reușit trecerea în hiperspațiu, cu ocazia experimentului "Philadelphia", el fiind marinări pe una dintre cele două nave unde au fost montate generațoarele.

Allende susține că experimentul a avut efecte catastrofale pentru membrii echipajului, care au suferit tulburări psihice iremediabile. Aceștia, pur și simplu dispăreau uneori și după încheierea experimentului, unii dintre ei pentru totdeauna. S-a făcut legătura și cu un articol din ziarele vremii, în care este vorba de un scandal într-un bar, fapt obișnuit în zona portului, chelnerițele fiind însă îngrozite de faptul că doi dintre marinari gălăgioși, au dispărut subit.

U.S. Navy nu a recunoscut niciodată nimic oficial despre experimentul "Philadelphia", însă a fost în mod cert foarte interesată să-l descopere pe Allende, plecând de la adresa expeditorului

de pe plic, eforturi care totuși au rămas zadarnice.

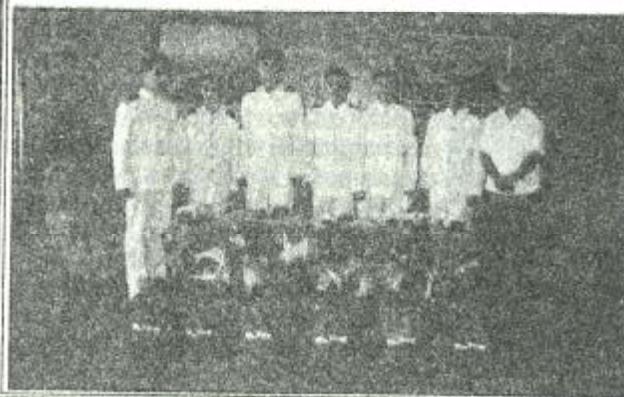
M.K.Jessup a murit la 29 aprilie 1959 în mașina sa, otrăvindu-se cu monoxidul de carbon introdus în interior cu ajutorul unui furtun racordat la țeava de eșapament. Una dintre ultimele persoane care au discutat cu el a fost dr. Manson Valentine care, împreună cu alți cercetători în domeniu, susține că moartea lui Jessup nu a fost o sinucidere și că incidentul avertizează, încă o dată, asupra riscurilor la care se expun cei ce își manifestă prea ostentativ curiozitatea în descifrarea subiectelor tabu.

Pentru că am început cu o referire la un serial TV, să încheiem în același spațiu și să facem constatarea că, poate nu întâmplător, în fiecare episod din "Dosarele X" ni se sugerează existența unor persoane extrem de interesante ca investigațiile cazurilor "fierbinți" să se impotmolească, la un moment dat, "din rațiuni de stat", sub inaccesibila inscripție "Classified".

Căpitan Costel SUSANU

PRACTICĂ STUDENȚEASCĂ

Un grup de șase studenți marinari români de la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța, însorii de comandorul Filaret SÂNTION, profesor la instituția amintită, participă la marșul navei italiene "SAN GIUSTO". Marșul, început la data de 19 iulie a.c., din portul Taranto, urmează să se încheie la Livorno în ziua de 29 septembrie după ce au fost vizitate porturile: Ponta Delgada (Portugalia), Bermuda (Anglia), Norfolk, New York, Boston (S.U.A.) Montreal (Canada), Reykjavik (Islanda), Vigo (Spania) și Porto Ferrato. Pe timpul perioadei de practică studenții se vor conforma "Normelor" ierarhiei, disciplinare și administrative prevăzute pentru personalul străin, cu referire la Statutul Intern al Academiei Navale. În plus, pe timpul perioadei respective ei vor participa la următoarele activități: serviciul de gardă în port, serviciul de gardă în marș și studiul dirijat. Ei vor susține în fața celorlalți elevi participanți la marșul navei "SAN GIUSTO" lectii-conferințe privind tradițiile și obiceiurile proprii.



Locotenent-comandor Viorel IOAN



PERIPLUL NAVEI MILITARE „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI

Jurnal de bord (VII)

O filă de istorie pentru Marina Română

În perioada 22 iunie - 16 august 1995, nava logistică „MIDIA”, cu 116 ofițeri, maștri militari și marinari la bord avea să adauge la istoria Marinei Militare Române o nouă filă concretizată într-un marș de instrucție în premieră în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului. S-au înregistrat cu această ocazie și alte premiere: marșul cu cea mai mare durată - 56 zile, parcugându-se aproximativ 7.570 Mm, vizitarea a 5 porturi (Lisabona, Zeebrugge, Amsterdam, Portsmouth, Gibraltar), executarea a două exerciții de tip „PASSEX” în cadrul acțiunii „Parteneriat pentru pace” - unul în Oceanul Atlantic cu două nave portugheze și unul în Mării Britanii cu o navă engleză. Redăm în continuare principalele momente ale acestui marș de instrucție, spiculind din jurnalul de bord.

MUZEUL ORAȘULUI SI AL GALERIILOR DE ARTĂ

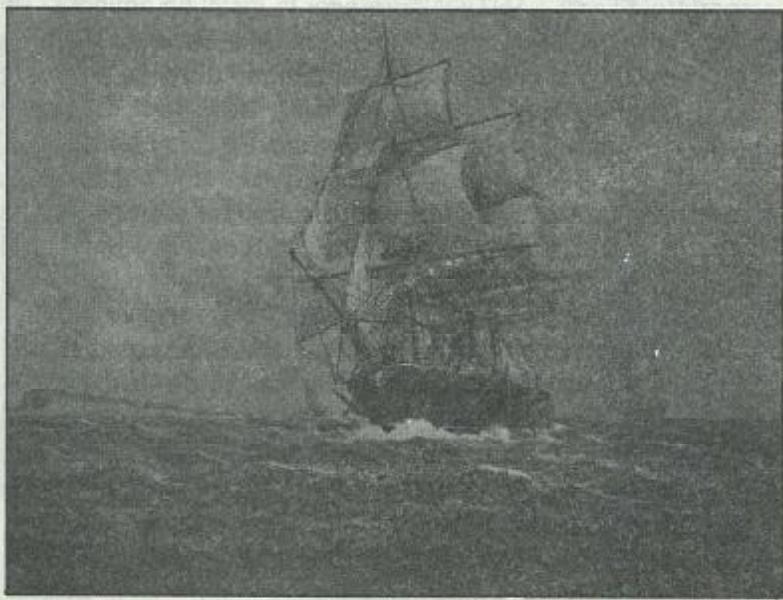
Este muzeul care înmănuștează, sintetic, prin picturi și expoziții, întreaga istorie a orașului Portsmouth. Este situat într-o clădire construită cu cinci secole în urmă, adăugându-se alte pavilioane în secolul al XVII-lea și a fost refăcută complet în anii '50, în urma avariilor produse de război.

CATEDRALA ST. THOMAS OF CANTERBURY

A avut aceeași soartă în timpul ultimului război și a fost refăcută recent. Construită în anul 1170 ca o simplă capelă, a fost distrusă în timpul războiului civil și reconstruită într-o manieră clasică în secolul al XVII-lea.

CASA MEMORIALĂ „CH. DIKENS”

Prin manuscrisele și obiectele personale ale celebrului scriitor evocă viața și opera acestuia, fapt ce constituie mândria oricărui locuitor al orașului.



MUZEUL CONSTRUCȚIILOR NAVALE

Evocă o întreagă istorie, unică în lume, privind evoluția construcțiilor de nave începând cu anul 1194, când regele Richard a ordonat construcția unui doc pentru nave de luptă, dar și de transport care, ulterior, au făcut dintr-o simplă insulă un adevărat imperiu în Oceanul Planetar. În șantierele navale din Portsmouth se construiau celebrele nave de linie, adevărate fortărețe plutitoare, cu 80-100 de tunuri, una singură necesitând defrișarea a sute de hectare de pădure și care au făcut ca Anglia secolelor XVII - XIX să dețină supremăția mărilor.

Un produs celebru al acestor șantiere, azi el însoțit muzeu - nava „WARRIOR”, construită în anul 1860 (construcția a durat 26 de luni), la acea vreme cel mai fastuos și cel mai puternic și mai mare bastiment din lume cu un echipaj de 700 de ofițeri și marinari, având 15 vele și 40 de tunuri. Numai ancora cântărea 5 tone. A transformat întreaga concepție de ducere a războaielor navale, a fost în activitate timp de 22 de ani având un echipaj selecționat numai pe bază de voluntariat, extrem de disciplinat și, la vremea sa, constituind fală Royal Navy.

MUZEUL SUBMARINELOR - SUBMARINE WORLD

Cum era și firesc, un astfel de muzeu nu putea fi amenajat decât... într-un submarin, dar care evocă patru secole de scufundări subacvatice, extraordinara viață a submariniștilor armamentul și modul de acțiune al submarinelor.

D.DAY MUSEUM - MUZEUL ZILEI „Z”

În iunie 1994 cvasitotalitatea șefilor de state și guverne, înalte personalități politice și militare și veterani de război,

din forțele aeriene, navale și terestre ale țărilor participante la al doilea război mondial se adunau la Portsmouth într-o uriașă manifestare menită să comemoreze împlinirea a 50 de ani de la cea mai mare operație aero-navală și terestră din istorie, cunoscută sub numele de cod "OVERLORD". Celebra debarcare a Aliaților în Normandia, din 5-6 iunie 1944 - Ziua Z, care avea să aibă un rol hotărâtor în desfășurarea ulterioară a războiului. Această uriașă operație este evocată în "D.DAY MUSEUM". Istorul zilei "Z" sau cum mai este cunoscută "Ziua cea mai lungă" este sintetic prezentată într-o spectaculoasă frescă brodată manual (în culori magnifice), timp de 5 ani, și care are o lungime de 270 de picioare (cca 88 de metri). Fiecare broderie reprezintă un moment ce vorbește despre munca, devotamentul și curajul celor care au pregătit și efectuat Debarcarea din Normandia. Diorame uriașe prezintă oameni și vehicule gata de a intra în acțiune, interiorul unui avion Dakota, întesat cu trupe pe timpul traversării canalului, interiorul unui bunker german bombardat de aliați, scene din viața militarii pe front, hărți ale acțiunilor de luptă, originale, obiecte personale, fotografii ale marilor personalități politice și militare.

Un dramatic film-show, cu scene din filme documentare sau artistice te transpun în intimitatea "Zilei Z" făcându-te sărăcă la nemuritoare acte de bravură și eroism, scene de un dramatism nemai întâlnit menite să țină trează în memoria generațiilor viitoare momentele astrale ale omenirii.

ROYAL NAVAL MUSEUM

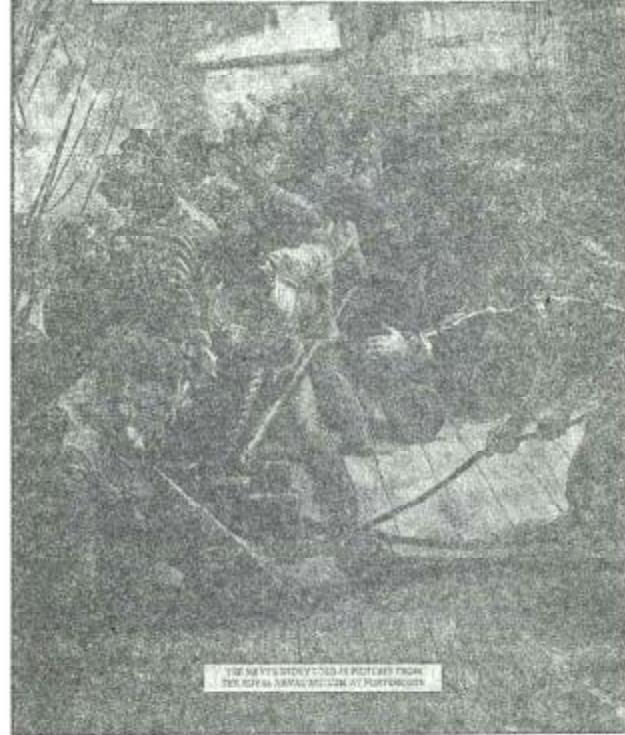
Este, fără îndoială, cel mai mare din Portsmouth și unul din cele mai mari de acest fel din lume. Un muzeu pe măsura istoriei navale engleze. Intrarea în Galeriile Royal Naval Museum echivalează cu o adevărată aventură... marinărească. Contactul cu tot ceea ce este mai reprezentativ într-un mileniu de navegație al unei puteri ce a dominat timp de secole mările lumii îți crează un sentiment copleșitor prin multitudinea noutăților pe care volens-nolens trebuie să le asimilezi, sentiment pe care cu greu îl poli reprema mult timp după ce imaginile au dispărut de pe retină.

Bătăliile navale, vestiții amirali englezi, personalitățile politice care au influențat, într-un fel sau altul, în diferite timpuri destinele Angliei marchează fiecare pavilion introducându-te, ca simplu spectator, în atmosfera de epocă și făcându-te sărăcă la grandoarea sau decăderea acesteia.

Locurile privilegiate ocupă prezentarea unor momente de grație cum ar fi 1-8 august 1588, o frescă uriașă reprezentând înfrângerea "Invincibilei Armada" sau 12-13 iunie 1653, Foreland de Nord când flota engleză, sub comanda amiralului Mouck înfrânge pe cea olandeză comandată de nu mai puțin celebrul Martin van Tromp. Bineînțeles, un loc aparte îl ocupă cel care, prin strălucitele sale victorii de la Abukir (1-2 august 1798) și Trafalgar (21 octombrie 1805) împotriva flotelor lui Napoleon - amiralul Lord Horatio Nelson, cu nu mai puțin celebră sa navă amiral - "Victory".

Nu lipsesc figurile ilustre ale celorlați amirali cum ar fi William Penn, Robert Blak, Hawk, Rodney, Jewis din epoca marilor veliere sau prezentarea unor bătălii

THE ROYAL NAVY IN PEACE AND WAR



ale epocii moderne, Iutlanda (31 mai 1916), scufundarea cuirasatului Hood (24 mai 1941) de către cuirasatul german "Bismarck" sau scufundarea crucișătorului de bătălie "Sharnhorst".

Diorame cu scene navale, efecte pirotehnice și casete video completează în mod strălucit atmosfera impresionantă ce te învăluie pe parcursul vizitei.

Tot aici se poate afla că în anul 1748 pentru prima dată au fost introduse uniformele la ofițerii de marină, iar pentru restul marinarii, începând cu 1857, compuse din jachetă și pălărie, de unde și denumirea sub care erau cunoscute: "Jack Tar".

Demn de reținut este și faptul că în anul 1731 s-a introdus în masa zilnică a marinarii răția de rom, scoasă în timpurile recente - 30 iulie 1970, zi pe care marinarii englezi, cu umorul lor specific, au denumit-o "ziua păhărelului negru".

Încheind succinta prezentare a celui mai mare muzeu naval din lume - Royal Naval Museum, credem că putem insera cuvintele amiralului Sir John Woodward, comandantul flotei engleze între anii 1987-1989 și cel care a condus forțele navale în bătălia pentru Insulele Falklands din 1982: "Englezii, locuitori ai unei țări insulare se află într-o relație specială cu apa. Nu există familie care să nu aibă o legătură directă sau indirectă cu aceasta, vreun membru al familiei sau rudă apropiată care să nu fie încadrat în marina militară, marina civilă sau de pescuit. Marea o avem în sânge. Royal Naval Museum este o clădire - tezaur ce înmânunchează tot ce a putut să dea generațiile și generații de marinari, păstrându-le astfel memoria".

Comandor Ioan DAMASCHIN



ACȚIUNILE DE LUPTĂ LA FLUVIU



JUBILEU - 80 de ani - august 1916 - 1996

Săcă înainte de izbucnirea primei conflagrații mondiale, navele fluviale românești au desfășurat activități specifice condițiilor de război. Astfel, în perioada iunie-august 1913, pe timpul celui de-al doilea război balcanic, acestea au asigurat trecerea Corpului 1 Armată peste fluviu în punctele Bechet-Rahova, au construit, pe șlepuri și pontoane, podul de la Turnu Măgurele-Nicopole, au asigurat paza pe apă a podurilor de la Corabia, Turnu-Măgurele și Cernavodă și au efectuat transporturi de provizii și bolnavi.

La declanșarea primului război mondial Divizia de Dunăre realiza un raport de forțe sensibil egal cu flota fluvială a Austro-Ungariei.

În anii de neutralitate, forurile competente și-au concentrat atenția asupra securității frontierei fluviale unde flota austro-ungară începuse să se infiltreze după înfrângerea Serbiei. Toate exercițiile și aplicațiile executate în această perioadă de către nave aveau ca principal obiectiv cooperarea cu trupele de uscat în vederea apărării pe fluviu și manevra de forțe dintr-o zonă de operații în alta.

Ca urmare a dizolvării Diviziei de Mare și încredințării apărării litoralului românesc flotei ruse, marina noastră a contat în război numai pe Divizia de Dunăre. Inițial, misiunea Flotei de Operațiuni a acestei mari unități consta în completarea dispozitivului de apărare a capului de pod de la Turtucaia și împiedicare a apropierii navelor inamice de linia frontului, iar a Apărărilor sub Apă în protejarea liniei Dunării - de la Turnu Severin la Sulina - prin baraje de mine și atacuri cu torpile.

Prima acțiune de luptă a avut loc în noaptea următoare înmânării declarației de război către Austro-Ungaria. Astfel, în 14/15 august 1916, șalupele

"Rândunica", "Bujorescu" și "Cătina", au lansat cinci torpile asupra navelor austro-ungare (cinci monitoare și patru vedete) ancorate în fața portului Rusciuc. Deși acțiunea a surprins inamicul, ea s-a soldat numai cu distrugerea unui șlep aflat la mică distanță de nava comandant. Bilanțul nesatisfăcător a fost determinat, în principal, de următoarele cauze:

- comandanții celor trei șalupe au dovedit o prudentă excesivă întrucât, fiind numiți doar cu câteva ore înainte în funcțiile respective, nu cunoșteau suficient de bine performanțele navelor și au lansat torpile de la o distanță prea mare față de obiectiv;

- parte din tehnica folosită a fost improvizată (tuburile lanștorpile) sau a avut o vechime apreciabilă, din care cauză două din cele cinci aparate de aprindere a torpilelor lansate nu au funcționat.

Deși nu s-a obținut rezultatul scontat, atacul îndrăzneț de la Rusciuc a dus la retragerea flotei austro-ungare în baza sa din canalul Persina (amonte de Sviștov), de unde nu a mai ieșit decât pentru a zădărci operația ofensivă de la Flămânda.

Acțiunea cea mai importantă a forțelor fluviale este legată de apărarea capului de pod de la Turtucaia, unde în afara Escadrei de Dunăre au mai participat și șase baterii de artilerie de coastă, formate din tunurile demontate de pe crucișatorul "Elisabeta" și obuzierele monitoarelor.

Pentru a interzice o eventuală încercare de pătrundere a monitoarelor inamice în interiorul capului de pod, Apărările sub Apă au instalat, la 10-12 km amonte de Turtucaia, un sistem de estacade, stăvilarie, baraje de mine și plase metalice, în spatele căruia navele românești puteau manevra în siguranță. În vederea folosirii cât mai eficiente, acestea au fost grupate în două diviziuni și căte două monitoare și patru vedete, cu misiunea de a apăra flancurile de vest și de est ale capului de pod. Acțiunea lor a determinat ca toate încercările inamice de a lua cu asalt pozițiile din sectorul de vest al capului de pod, efectuate în 21, 22 și 23 august 1916, să fie anihilate de tirurile încrucisate ale monitoarelor și bateriilor de coastă, care au redus la tăcere artleria adversă și au obligat infanteria să se retragă. (Într-o situație critică, în ziua de 23 august, monitoarele au debarcat un detașament de marinari, care, înarmați cu puști și mitraliere demontate de la bord, au contraatacat de flanc, obligând inamicul să opreasca înaintarea).

Conform celor prezentate de Constantin Kirițescu în "Istoria războiului pentru Întregirea României", prezența activă a escadrei și artileriei navale în sectorul de vest al capului de pod a determinat comandamentul inamic să-și îndrepte "atacurile, colo unde marina nu mai putea concura", adică spre sud și est. Astfel, ofensiva acestuia executată în dimineața zilei de 24 august asupra sectorului de est, coroborată cu lipsa de cooperare și legătură dintre Divizia 9


FILE DE ISTORIE


ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Infanterie (ce trebuia să sosească dinspre Silistra) și forțele capului de pod, precum și eroarea de observare aeriană care a stat la baza ordinului de încetare a focului transmis navelor (s-a confundat inamicul cu trupele care veneau în ajutor), au făcut ca, în timp foarte scurt, inamicul să pătrundă în linile de apărare. Intervențiile vedetelor cu numerele tactice 6 și 2, care, de pe canalul Cusui au nimicit parte din cuiburile de mitraliere instalate pe dealurile din apropiere, chiar dacă nu au putut opri ofensiva, au redus întrucâtva presiunea inamicului și au permis trupelor noastre să se retragă spre Dunăre.

Referindu-se la sprijinul apărării capului de pod de la Turtucaia, contraamiralul M. Gavrilescu consemena în lucrarea "Marina noastră în război" că "flota a ținut piept dușmanului până în ultimul moment și nu s-a retras decât în urma ordinelor repetate ale Marei Cartier General". Astfel, chiar și atunci când devenise evident că bătălia era pierdută, monitoarele și vedetele au continuat tragerile asupra inamicului, asigurând retragerea trupelor noastre pe malul stâng al fluviului. După pierderea acestuia, Marele Cartier General a organizat o acțiune ofensivă concentrică cu o grupare de forțe (aproximativ șase divizii aflate sub comanda generalului Alexandru Averescu) în scopul îmbunătățirii situației generale a frontului. Aceasta urma să forțeze Dunărea la Flămânda, pentru a cădea în spatele inamicului și a realiza încercuirea lui.

În zorii zilei de 18 septembrie 1916, cu ajutorul bărcilor și pontoanelor, au fost trecute în sudul Dunării efectivele Diviziei 10 Infanterie și jumătate din Divizia 21, apoi s-a trecut la construirea podului de pontoane, pe care au și început să treacă, în aceeași zi, celelalte mari unități.

Având în vedere că majoritatea forțelor fluviale se găseau în aval de Silistra (în imposibilitatea de a interveni la fortare) Apărările sub Apă au primit misiunea de a proteja trecerea trupelor împotriva atacurilor monitoarelor inamice și a minelor de curent. Pentru îndeplinirea acesteia au mărit numărul punctelor fixe pentru lansarea torpilelor și minelor de curent (în sectorul Giurgiu-Zimnicea), au blocat canalul navigabil la 14 km de Flămânda prin scufundarea unor șlepuri și baraje de mine astfel încât să scoată podul de sub loviturile monitoarelor inamice, au instalat plase și stăvilarie pentru protecția apropiată a podului împotriva minelor de curent și baterii de artillerie care să țină sub foc barajele și cursul Dunării.

Lipsa navelor românești în dispozitivul de apărare a podului avea să fie resimțită începând cu a doua zi, când navele austro-ungare au forțat barajele și au lovit podul. Inițial, două vedete au lansat șlepuri pentru ruperea barajelor, apoi s-au apropiat mitraliere trupele. Concomitent, monitoarele (oprite pentru moment de tirul artilleriei române) au ajuns la circa 3 km de pod, lovindu-l cu tunurile de 120 mm. În cursul

luptei s-a simțit lipsa, din dotarea artileriei terestre, a proiectilelor de ruptură destinate nimicirii monitoarelor inamice (muniții aflate, însă, în magaziile navelor românești).

Imposibilitatea continuării ofensivei în sudul Dunării concomitent cu agravarea situației de pe frontul din Transilvania - unde începuse ofensiva Armatei a 9-a germane - a determinat Marele Cartier General să suspende "Operatiunea Flămânda".

Revenind la acțiunile de apărare în Dobrogea, consemenă că pe toată durata acestora Escadra de Dunăre a continuat sprijinul flancului drept al trupelor de uscat. Astfel, rămânând în arierăgdă monitoarele operați frecvent până la distanțe de 20 km în adâncimea teritoriului ocupat atacând, în special, coloanele în marș, convoaiele de aprovizionare și artleria inamicului. În această concepție, între 2 septembrie și 7 octombrie 1916, navele au contribuit esențial la menținerea apărării pe aliniamentul Rasova - Cobadin, determinând comanda armatelor bulgaro-germane să transfere opt baterii de artillerie de mare calibră (de la 150 la 305 mm), pe flancul de la Dunăre, slabind astfel focul artleriei germane asupra centrului frontului. și totuși, datorită sprijinului acordat Brigăzii 23 Infanterie de către nave, apărarea nu a cedat la flancul drept, ci pe centru și pe cel stâng.

Evenimentele ce au avut loc pe fronturile din Muntenia și Dobrogea au determinat retragerea în aval a forțelor fluviale care au continuat să sprijine rezistența diviziilor ce luptau între Dunăre și mare. Intervenția monitoarelor, la apelul Armatei a 6-a ruse, pentru sprijinul cu foc al trupelor sale aflate în dreptul localității Turtucaia este edificatoare.

După ocuparea Dobrogei, zona de acțiune a flotilei s-a redus semnificativ, acesteia revenindu-i doar misiunea de a apăra Dunărea maritimă și Delta (aici se refugiaseră toate navele militare și civile ale României, precum și instalațiile plutitoare ale chantierelor navale de la Brăila și Galați).

În ianuarie 1918, când, la chemarea Sfatului țării constituise la Chișinău, trupele române au trecut Prutul, navele fluviale aveau să acopere flancul drept al Diviziei 13 Infanterie, ce înainta în lungul brațului Chilia, de eventualele intervenții ale canonierelor rusești. În ideea păstrării unui cap de pod în sudul Basarabiei, acestea se retrăseseră la Vălcov, de unde bombardaseră Periprava la 25 ianuarie. După alte două zile au încercat și o debarcare în aceeași localitate. Răspunsul monitoarelor românești nu s-a lăsat așteptat. Astfel, la 27 ianuarie și 1 februarie acestea au bombardat navele rusești prin trageri indirecte, iar la 3 februarie, prin comandorul Scodrea, au preluat localitatea.

După încheierea păcii de la București, din mai 1918, escadra de monitoare a fost dezarmată, rămânând un timp în Delta Dunării.

VIVAT ACADEMIA

Sesiune de comunicări științifice... în largul mării



Pe zi ce trece răul de uscat se intențește și crește direct proporțional dorul de mare. Situația devine insuportabilă, problema este raportată șefului de catedră și soluția salvatoare se ivește aproape instantaneu: nava "281" va executa o aplicație militară cu o durată de 3 zile și membrii echipajului chiar își doresc să aibă la bord, pe timpul ei, studenții grupelor 451 M (profil electronic) ai Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN".

Deci, după practica marinărească executată la bordul navei-școală "MIRCEA" și aplicațiile militare, la care am participat anul trecut, ne vom reîntâlni iar cu marea.

Intrăm în febra pregătirilor de plecare, primim planul activităților pe care le vom susține la bordul navei și, în sfârșit, pornim cu un autocar spre minunea care nu va dura decât 3 zile... ca orice minune.

Pe drum ne macină zeci de întrebări de genul "o să fim la înălțimea așteptărilor?", "suntem pregătiți suficient din punct de vedere tehnic pentru a face față la navă?", "o să ne integrăm în echipajul de - bătrâni - lupi de mare încercați în furtuni?". Dar temerile noastre sunt împrăștiate de zâmbetul ofițerului secund al navei, care ne urează bun venit la bord.

Suntem repartizați în cabine. Nici nu ne instalăm bine și am și început să cercetăm nava.

Mă gândesc puțin la locul unde aş putea să-mi găsească colegii și fără să strig "EVRIKA" coborând în compartimentul mașini. Eram ultimul sosit, ceilalți bombardând deja membrii echipajului, aflați în acel loc, cu zeci de întrebări.

Asistăm la pornirea motoarelor după care ieșim pe punte să asistăm și la manevra de plecare.

Nava părăsește, maiestuoasă, portul și fără să vreau o asemănare cu un erou care își caută victimă, o victimă dinainte condamnată la moarte.

Prima misiune ne este dedicată în totalitate: recunoașterea litoralului cuprins între Constanța și Mangalia. Stând pe punte nu pot să nu admir modul în care se comportă nava, cât de bine ține marea. Deci va fi o misiune plăcută.

Prin fața ochilor ne trec nave militare și civile, toată salba de stațuni de pe litoralul românesc și, odată ajuns la Mangalia, ne completăm caietele de practică și participăm la o adunare la care stabilim ordinea de intrare în cart, alături de echipajul navei, punând la punct ultimele detalii.

În timpul cartului remarc, cu deosebită placere, că avem noțiunile necesare pentru a înțelege toată tehnica de specialitate și din modul cum se comportă

echipajul cu noi realizez că am intrat în marea familie a marinilor români, lucru ce îmi provoacă o satisfacție deosebită.

Valuri de întuneric învăluie nava vestind venirea serii și luăm cu noi, mergând la culcare, imaginea lunii care se reflectă în mare.

Dimineața debutează cu un exercițiu de apărare antiaeriană dar surpriza zilei o vom provoca noi, susținând la bordul navei o sesiune de comunicări științifice, care a impresionat pe comandantul navei, locotenent-comandor Stănescu și pe șeful mecanic, locotenent-comandor Harvath, ei participând activ la această reuniune.

Suntem, la rândul nostru, impresionați de cunoștințele ce le posedă cei doi, observând că domnul comandant cunoaște foarte bine problemele de mecanică, fapt ce ne dă convingerea și liniștea că suntem pe mâini bune.

Nava mărsăluiește pe lângă platformele petroliere și profitând de moment monopolizăm toate binoclurile și alădadele pentru a ne potoli setea de cunoaștere.

Pentru această seară avem o misiune deosebită: este marș de noapte și vom sta toți trei pentru a vedea cum se desfășoară.

Experiența acumulată în această noapte este imensă față de căte știam până la acea oră și, în consens, declarăm că a trecut prea repede. Obosit și sustinem examenul practic chiar în compartimentul mașini și suntem oarecum mulțumiți pentru că ne dăm seama că am învățat multe lucruri, dar întotdeauna este loc și de mai bine.

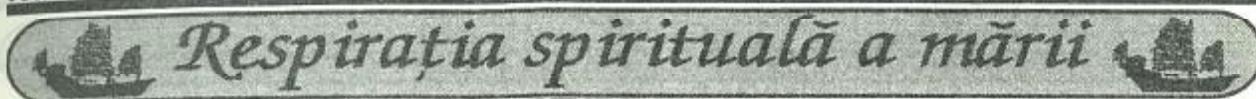
Devenim nostalgiici și trăși la întoarcere, când vedem deja Constanța. Nava intră în port, acostezând la cheu și astfel cele trei zile s-au încheiat, ca un vis frumos, tocmai când am fi vrut ca viața la bord să continue.

Nu ne rămâne decât să mulțumim echipajului pentru tot ce a făcut pentru noi, pentru felul admirabil în care ne-au "adoptat" și, cu regret, coborâm pe dană.

Chiar dacă totul a decurs mult prea repede, obiectivele stabilite au fost atinse și nu putem fi decât mulțumiți.

Ajungem, într-un final, la facultate, dar numai fizic căci spiritul nostru este deja plecat în călătoria de 10 zile pe care ne-a promis-o comandantul navei, ca recompensă pentru purtarea noastră "pur marinărească".

Locotenent Gabriel VOICU



Muzeul Marinei Române ● Debut sub semnul succesului

Rm avut bucuria la prima întâlnire cu lucrările domnului căpitan Vasile Bănaru (prezentate în cadrul expoziției dedicate Zilei Marinei) să afle un artist autentic, stăpân al unei linii sigure și elegante. Lumea calmă pe care ne-o propune este cu totul specială, fiind însăși viața solară, inundată într-o lumină văratecă. Ai credință că fiecare pânză a fost pictată sub un soare înalt, generos, fie că redă o navă, o floare, ori un peisaj.

În prima sală ne întocminăm pașii, cu echipa de a nu strica nimic din "grădina" cu migală și dăruire "îngrijită" de autor - sunt aici buchete de trandafiri proaspeti, de liliac înmiresmat, de narcise fragile, de flori de câmp în culori îndrăzneț alăturate, de garoafe purpurii. Flori, brațe de flori, oferite cu delicatețe de Tânărul ofițer. Însotiti de miresmele atâtător grațioase flori, trecem într-o lume atât de dragă nouă și autorului - aceea a marinelor. Fie nave în marș, militare ori civile, fie odihnindu-se într-un golfuleț ori ochi de apă, recunoaștem cu ușurință distrugătoare, vedete torpiloare, vedete purtătoare de rachete, vedete blindate, puțoare de mine, ori îndrăgita navă-școală "Mircea" în mai multe ipostaze.

Autorul ne propune o incursiune în minunata lume a navelor ce au fost - pânzărul din vremea lui

95 de ani de la nașterea celui mai cunoscut pictor român al mării - DIMITRIE ȘTIUBEI

"... Sosit după lung timp în plenara sa măiestrie artistică, de fapt inegalată, Dimitrie Știubei rămâne în același timp cel mai bătrân și cel mai Tânăr pictor al mării, care-l fascinează încă tot așa ca în copilăria sa..."

Radu Tudoran

Tarinar logodit pe viață cu marea, comandorul Dimitrie Știubei (1901-1986) i-a rămas credincios, slujind-o cu penelul său până la bătrânețe, pictura sa fiind "navigație prelungită peste timp". Născut la Bacău, vine la Constanța prima dată la vîrstă de 5 ani. Ieșind din gară am văzut deodată marea. A fost o revelație în alb-albastru care-și păstrează și astăzi intensitatea" - spunea, în 1970, Știubei.

Avea să revină la malul mării vară de vară, până în iulie 1919 când, proaspăt absolvent de liceu, candidează la examen aici, la Constanța, pentru a deveni student al Școlii Navale. Tânăr aspirant aduce "simfonia alb-albastră" în orașul adolescenței sale - Iași, unde, în 1922, deschide prima expoziție. Îi vor urma altele, deschise la București, Galați, Paris, Helsinki, Bâle, Geneva, Atena, Pireu, Londra, New-York, Lugano, Thesaloniki.

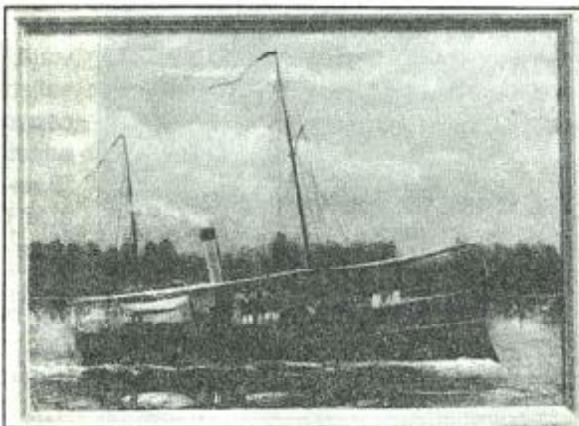
În primii ani, servind în Marina Militară română, își însușește cunoștințe temeinice în domeniul naval, fapt ce-i va ajuta la redarea pe pânză a navelor. În 1929 obține o

Ștefan cel Mare și Sfânt, "Marița" (1834), "România" (1864), "Fulgerul" (1873).

Peisajul dobrogean, unic prin dualitatea Dunăre și Mare, este redat cu căldură și sensibilitate.

Depășirea, în viitor, a stadiului descriptiv, care încarcă imaginea dând o staticitate nu întotdeauna benefică, va duce, credem noi, la lucrări de o acuratețe deosebită.

Dorim Tânărului marină să afle "drumul adevărat" și-n pictură, aşa cum anunță debutul său ce se constituie într-un frumos succes.



bursă de un an la "Knirsschule" - München, unde va studia cu profesorii Ernest Liebermann și Peter Trumm. Va fi alături de Jean Bart la realizarea revistei "România Maritimă și Fluvială" (devenită "Marea Noastră"), asigurându-i ilustrația timp de șapte ani. De desenele lui vor beneficia și editurile, printre care ESPLA, Editura Tineretului, Editura Științifică, Albatros s.a., iar numeroase nave românești vor fi decorate de el.

Lucrările sale, cu tematică preponderent marină, se află expuse în edificii publice, muzeu și colecții particulare din România, Franța, Anglia, Elveția, Grecia, Italia, Statele Unite, Germania s.a.

Cunoscut și recunoscut, comandorul Dimitrie Știubei a fost cavaler al Legiunii de Onoare (1937), medaliat cu Meritul Cultural, Meritul Maritim și Medalia de vermeil acordată de Societatea "ART, SCIENCE ET LETTRES" - Paris (1970). "New-York Herald Tribune" îl consideră "ultimul și cel mai mare pictor al mării din epoca noastră".

Am încercat să tușesc câteva repere din biografia comandorului Dimitrie Știubei, marinul-pictor, acum când ar fi împlinit (la 30 august) 95 de ani, dar de un deceniu a trecut în neființă odihnindu-se departe de marea ce l-a fost atât de dragă, în pământ german.

Mariana PĂVĂLOIU

(Noutăți editoriale) (Noutăți editoriale)

"JNSPECTJA" de NICOLAE NECULA

În măsura în care particula "con" ... constituie un element de apropiere între semeni (concitadin, consătean, concetăean etc.), am plăcută ocazie de-a scrie despre un confrate în ale condeiului, domnul colonel dr. (r) NICOLAE NECULA, mai ales că nu rareori ne-am "intersectat" cu articole de umor, șarje amicale și înțepături literar-medicale în paginile ziarelor sau în ședințele cenaclului "Mihail Sadoveanu" al Cercului Militar Constanța. Iată cu scriitorul N. Necula se dovedește a fi constant și prolific, mai ales în devălmășia literaturii satirice și umoristice, urcând adesea spre nuvele și chiar roman, de același autor fiind scrise cărțile "Colegiul", "Raport de gardă", "Vânzătorul de enigme", iar acum, volumul de proză "Ispecția". Lectura acestei cărți m-a purtat prin infinitul ocean al literaturii, navigând între proza umoristică și prototipul schitei românești, mergând până la povestire literară, în variate situații de viață, ce-i dovedesc scriitorului acuitatea spiritului de observație, finețea metaforică a interpretării lingvistice și talentul literar al unui om polivalent în viață, având zeci de ani calitatea de medic, uniforma de militar și sufletul de poet și publicist. Nicolae Necula confirmă, încă o dată, capacitatea sa polisemantică, în proza din această recentă carte, editată de "Europolis" în condiții grafice deosebite, iar motto-ul "Bate-mă mai mult, dar lasă-mă să râd", din "Burghezul gentilom" al lui Moliere, dovedește dintru început că, lecturând volumul, e ... de râs!

Ca medic, militar, scriitor, președinte al cenaclului literar "M. Sadoveanu", Nicolae Necula ne este aproape de suflet. Recomand cu căldură această "Ispecție" și aștepțăm romanul "Speranțe", în curs de apariție.

Locotenent comandor Ananie GAGNIUC

(urmare din pagina 11)

Marina Militară, în contextul general al misiunilor sale, a conceput planul de apărare al portului Constanța cu forțele din subordine, inclusiv varianta ce derivă din conceptul "cea mai bună apărare este atacul". Apărarea portului Constanța se poate face, în cele mai bune condiții, atacând inamicul aerian și naval în larg, cât mai departe de litoral. Axiomă perfect valabilă în situația de beligeranță.

Situația politico-militară în bazinul Mării Negre din ultimul deceniu al mileniului trei acredează ideea că este puțin probabil un conflict militar, iminent în zona litoralului Mării Negre, forța cuvântului și a diplomației dovedindu-se mai puternică decât zângănițul armelor. Iar profesioniștii armelor, marinari militari, fiind primii care plătesc tributul de sânge într-un conflict armat, știu să valorifice virtuțile diplomației militare. Conceptul "MIL-TO-MIL", exercițiile și aplicațiile de tip "PASSEX" la care participă navele militare în ultimii ani, în baza planului "Parteneriat pentru Pace", crează un cadru ideal ca portul Constanța să nu mai constituie obiectivul unei

agresiuni armate imediate ci o găză ospitalieră a unor nave militare străine care, paradoxal, nu ne viziteză cu intenții belicoase ci, dimpotrivă, sub egida unui spirit tutelar al cunoașterii reciproce și al păcii.

Începând cu anul 1990, anul de debut al politiciei militare de deschidere spre lume, și până la jumătatea lunii iunie 1996, portul Constanța, unul din principalele porturi "de casă" ale Marinei Militare Române, a primit vizita a nu mai puțin de 81 de nave militare străine aparținând flotelor din 25 de țări.

Anul 1996, anul în care se aniversează 100 de ani de la inaugurarea oficială a lucrărilor Portului Modern Constanța reprezintă și anul în care în Marea Neagră s-a desfășurat cea mai complexă aplicație în cadrul "Parteneriatului pentru Pace". Portul Constanța a fost gazda unor nave militare din opt țări, iar în cadrul aplicației "COOPERATIVE PARTENER '96" Marina Militară Română a avut ocazia să demonstreze profesionalismul celor care sunt chemați să apere interesele pe apă ale României. Aceasta presupune inclusiv apărarea portului Constanța, parte integrantă a apărării dinspre mare a litoralului, obiectiv de importanță strategică al României.

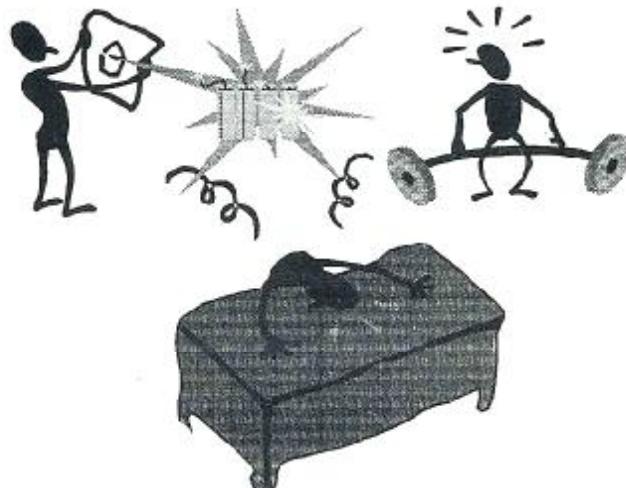


FOCURI DE ... TABERE !

După ce, cum-necum, am intrat în Europa, a venit timpul să intre și Europa în noi. O nouă dovdă este aplicația și exercițiile desfășurate în comun, în cadrul Parteneriatului pentru Pace. Cum despre partea strategică, tactică și de artă operativă, adică latura serioasă a activităților, s-a scris, eu vă voi relata despre inițiativa pe care am avut-o noi, de-a organiza pentru ziariștii din țările participante un... foc de tabără! Ziariștii, prin profesie curioși și amatori, s-au și entuziasmat de idee și... iată-ne în jurul unui foc mare, fumând cu toții pipă păcii. Cum pipă nu aveam, de la unul la altul a fost trecută o țigară "Carpați" și nici unul n-a tras mai mult de un fum, fapt pentru care a ajuns la toti. Abia aşa s-au dumitri ziariștii străini de ce noi, în loc să scoatem fumul după ce tragem din țigară, facem "Piu!". Pentru că mai rămâne câte un fir de tutun în gură. Doar americanii nu s-au mirat, că la ei există și concursuri de scuipat tutun mestecat, recordul fiind de 17 metri, la ora actuală.

Toți au fost impresionați de focul de tabără și ne-au întrebat de unde acest obicei. Nefiind secret militar, le-am spus că pe vremuri acesta era un mijloc de informare, un semnal de alarmă care vestea sosirea inamicului probabil. Nu l-am putut dezvăluî decât ca "probabil", pentru că între noi erau și ziariști turci și italieni, ba chiar și-un rus, cu statut de invitat.

Veselia a-nceput când... s-a terminat prima stică de țuică, oferită cu generozitate de un sponsor neașteptat, adică un țăran din părțile locului, ca mulțumire că i-am cumpărat vaca pentru friguri, că și-așa nu prea dădea lapte. Singurii care n-au mâncat au fost francezii, temându-se că a fost importată din Anglia și-i din vacile nebune. Când a



auzit asta, țăranul și-a făcut cruce și-a plecat, zicând că el numai despre oameni a auzit așa ceva...

Încet-încet, focul de tabără s-a transformat într-un adevărat incendiu! Se aprinse seră întâi spaniolii, focoși cum îl stim. Au cântat o tarantelă, cu dedicăție pentru italieni, acesta fiind un popular dans napolitan. Apoi au intrat în joc grecii, cu un sirtaki, iar spaniolii cu o samba și-n final, toată lumea cu o perină, ca pe la noi. După ce li s-a explicat obiceiul cu aleșul perechii și pupatul pe batistă, toți urmăreau (de, ziariști!) care cu care se pupă mai întâi...

Până la urmă cei mai pupăcioși am fost noi, români.

Ananie GAGNIUC

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Z							⚓			
I							⚓			
U			⚓							
⚓	A				⚓					
⚓	M				⚓					
⚓		A					⚓			
⚓		R					⚓			
⚓		⚓			I	⚓				
⚓		⚓			N					
				⚓	E					
										I

ORIZONTAL: 1. Toate pânzele sus! (La catarg, sing.) - Prova vasului! 2. Mijloc de apropiere navală (dintre-un anumit punct de vedere) - Mare în Polonia (ud.) 3. A-și însoții o responsabilitate - Zgomot în cădere. 4. Ies din punctul - Tot în Anglia - Port și fiord în Norvegia. 5. Rostirea militilor la primirea felicitărilor de Ziua Marinei - Elev marină - Tragere concentrată pe obiectiv. 6. Centru la marină! - Apă tare, ce cade în furtuna de nori. 7. Unu la sută cu zero în coadă! - Partea din față a navelor. 8. Filtru de "Assos"! - Astă întrebare! - řelupă maritim (abr.) 9. După mie - Geantă. 10. Element de rezistență la pupa unei nave. - Brăzdat de avioane și elicoptere la parada de Ziua Marinel. 11. Ceremonial de Ziua Marinei (pl.).

VERTICAL: 1. Vechi sistem de propulsie a navelor - Conduce echipajul unei nave. 2. Instituția ce asigură ceremonialul religios la Ziua Marinei - Teuga la provă! 3. Singur pe lume - Își satisfacă stagiu militar. 4. Se zice că toate drumurile duc la ea - Văz (enorm) și auz (monstruos) a la Caragiale (sing.). 5. Vremea de după furtună pe mare - Debit central. 6. Tulcea (abr.) - "... formăje la babord!", comandă marinărească - Ies din Marea Azov! 7. Un ou mai mic - A sta de veghe la frunțările pe apă ale patriei. 8. Intră în rondoul! - Fost teritoriu ocupat de militari turci. 9. Material în genul astarului, folosit pentru confectionarea pavilioanelor de semnalizare - A flanca la tribord! 10. A trage la rame, la concursurile marinărești - Ne ia cu frumosul. 11. Confectionată din flori, se aruncă de Ziua Marinei în apă, în memoria marinilor dispařuți în adâncuri - Nesfărșitele întinderi, ieagănul de-o viață al marinilor.

A.G.

