



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 47 (IULIE 1997)

Din SUMAR:



- ☞ **MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE** pag. 5
- ☞ **OASPEȚI AI MARINEI MILITARE** pag. 7
- ☞ **MAREA CRUDĂ** pag. 9
- ☞ **BRIGADA „CALLATIS”- a 25-a aniversare** pag. 12
- ☞ **NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII** pag. 16
- ☞ **RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII** pag. 18
- ☞ **FILE DE ISTORIE** pag. 20
- ☞ **MAGAZIN** pag. 22



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 4384 în Catalogul publicațiilor difuzate de **RODIPET**

ISSN - 1222-9423

B - 18497/98

Coperta I - Cu „Pavilionul profesionalismului”, la semn.

Coperta IV - Gata pentru respingerea atacului aerian.

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN,

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE,

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU,

Bogdan DINU.

Corector: Floare BRÂNZĂ,

Dactilografiere: CÂRCEANU Rodica,

Fotoreporter: Valentina CIUCU.

Responsabil de număr:

Bogdan DINU

Culegere text realizată la:



Centrul de Calcul
al Marinei Militare
Operator calcul:

Mihaela BUCUROIU

REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/238

Tehnoredactare computerizată la

EDITURA EUROPOLIS
CONSTANȚA

041-691711

tehnoredactor: Eduard SMARANDACHE

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

041-622527



PARTENERIAT PENTRU PACE

Exercițiul „Dunărea' 97”

In spiritul Parteneriatului pentru Pace, România organizează o dată la doi ani un exercițiu tactic fluvial, anul acesta purtând denumirea de "DUNAREA '97". Exercițiu face parte din Programul Individual de Parteneriat între România și NATO, având la bază elementele conceptuale cuprinse în doctrina Parteneriatului pentru Pace. La acest exercițiu, planificat de Șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul contraamiral Traian Atanasiu și condus de comandanțul Flotilei de Dunăre, domnul comandor Petre Cioromele, participă nave de luptă și auxiliare din Forțele Fluviale ale României, unități de infanterie și aviație românești, șalupe grânicerești de pază și patrulare, șalupe ale căpitanilor de port Brăila și Galați. Șeful Statului Major General al Armatei, domnul general de divizie Constantin Degeratu a invitat să participe la exercițiu pe șefii Statelor Majore ale Marinelor Militare NATO și ale statelor riverane Dunării, pe comandanții unor Comandanamente NATO, precum și pe atașații militari acreditați la București.

"DUNAREA '97" este al doilea exercițiu de acest fel organizat de Marina Militară Română, primul fiind "DUNAREA '95", care a



avut ca tematică "Organizarea și executarea transporturilor umanitare pe fluviul Dunărea, în sistem convoi. Aplicarea măsurilor de embargou într-un sector fluvial".

Participanții, observatorii și conducerea exercițiului de la acea dată au apreciat, după desfășurarea acestuia, că obiectivele au fost îndeplinite, acumulându-se și o anumită experiență în planificarea și derularea unor astfel de exerciții. Experiența acumulată va fi nu numai aplicată, în noile condiții, dar și extinsă la alte situații ipotetice.

Exercițiu "DUNAREA '97" a fost conceput după un scenariu imaginär. Este bine de știut că strategii și tacticenii atunci când pregătesc "jocurile de război", exercițiile și aplicațiile tactice, concep anumite situații, pur ipotetice, care au drept scop să justifice modul de acțiune al forțelor participante, evident în scop de antrenament.

Desigur, concepția acestor aplicații și exerciții, chiar dacă are la bază studii pur ipotetice, nu exclude situațiile posibile. Iar un dicton latin spune, fără echivoc: "SI VIS PACEM, PARA BELLUM", care în traducere înseamnă – "DACĂ VREI PACE, PREGĂTESTE-TE DE RĂZBOI".

Am făcut această paranteză, mai largă, la tema tratată, nu atât pentru "profesioniștii războiului" cât pentru cititorii mai puțin familiarizați cu aceste elemente cu conotații politico-militare.

Organizatorii exercițiului tactic "DUNAREA '97" și-au propus ca tematică desfășurarea operațiunilor de asistență umanitară și evacuare a necombatanților dintr-un raion fluvial concomitent cu aplicarea măsurilor de embargou pe fluviu.

Comandor Ioan DAMASCHIN

continuare în pagina 4

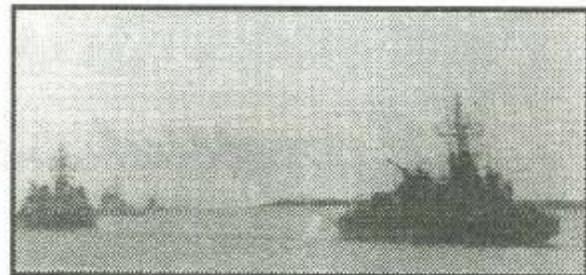
← urmare din pagina 3

Scopul preconizat a fi realizat este: "Promovarea ideilor de parteneriat și întărirea încrederii și stabilității între țările riverane Dunării prin antrenarea forțelor participante în organizarea și desfășurarea misiunilor umanitare și de menținere a păcii în raioane fluviale, folosind proceduri specifice NATO". Se va urmări, în acest sens, perfecționarea deprinderilor participanților în executarea operațiunilor de convoiere pe fluviu, embargou, dragaj și evacuare a necombatanților.

Am afirmat mai înainte faptul că în realizarea unor exerciții și aplicații se concepe un scenariu imaginar care să faciliteze îndeplinirea scopurilor și obiectivelor propuse. Pentru "DUNAREA '97" a fost închipuit următorul scenariu:

Pericolul extinderii situației conflictuale create într-o zonă riverană DUNĂRII a determinat Consiliul de Securitate al ONU să institue măsuri de embargou, pentru a împiedica pătrunderea în raionul respectiv a armamentului, munițiilor și a altor materiale cu destinație militară și să solicite celoralte state riverane DUNĂRII efectuarea de transporturi de ajutor umanitar în sprijinul populației civile afectate, iar, la nevoie, organizarea operației de evacuare pe calea apei a persoanelor necombatante.

În conflictul declansat s-au folosit armamentul greu, blindatele și aviația. Efectuarea transporturilor pe fluviu a fost serios îngreunată ca urmare a minărilor ofensive. În urma escaladării acțiunilor militare în zonă, statele vecine se confruntă cu numeroase probleme generate de imposibilitatea funcționării normale



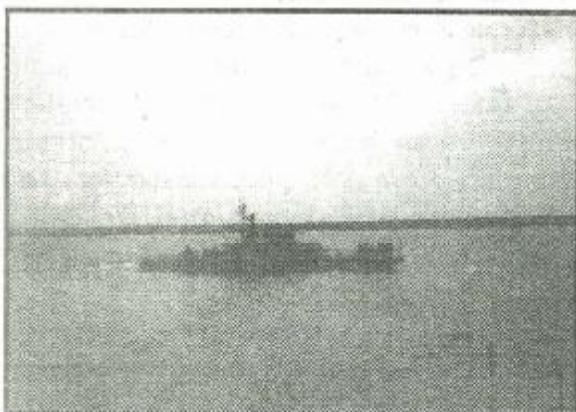
a comunicațiilor fluviale. Lipsa alimentelor, a obiectelor de îmbrăcăminte, a medicamentelor și a materialelor sanitare se face resimțită în rândul populației civile din zona de conflict. Luptele dintre numeroasele fracțiuni civile înarmate implicate în conflict pun în pericol viața și proprietățile populației.

România, împreună cu alte state riverane, a luat măsuri de respectare a rezoluțiilor Consiliului de Securitate al ONU și de pregătire a unor forțe fluviale în vederea participării la executarea de transporturi umanitare către zona de conflict și evacuare a necombatanților.

Forțelor participante li s-a încredințat misiunea:

- de a asigura protecția convoaielor umanitare împotriva acțiunilor forțelor ostile de la uscat, atacurilor din aer și a pericolului de mine. În acest scop, pe timpul marșului către zona de conflict, convoiul umanitar va fi însoțit de către nave de luptă și auxiliare aparținând RÖMÂNIEI și altor state riverane Dunării;
- de a organiza și desfășura o operație de embargou împotriva navelor care transportă pe fluviu armament, muniții și alte materiale cu destinație militară;
- de a asigura evacuarea persoanelor civile din raioane adiacente fluviului Dunărea. Națiunile Unite au desfășurat o forță armată în raionul GROPENI pentru protecția și asigurarea asistenței umanitare a populației civile și crearea condițiilor necesare pentru evacuarea acesteia.

Exercițiul se va desfășura în raionul Brăila – Gropeni. Ne exprimăm convingerea în reușita acestuia și în faptul că va avea ca mesaj, pentru participanții și observatorii străini, nu numai dorința de colaborare a marinilor români în cadrul Parteneriatului pentru Pace, dar și posibilitățile Forțelor Fluviale Române de a îndeplini misiuni pe care România și le asumă prin tratate și convenții internaționale.




Marea noastră cea de toate zilele


În larg cu puiorul de mine „Viceamiral I. Murgescu”

Dacă este adevărat că nici o navă nu seamănă cu alta atunci cred că tot atât de adevărat este și faptul că fiecare ieșire în mare a unei nave este dilerită față de celelalte. Dincolo de rutina exercițiilor (mereu același după tipul și destinația navei), marea, vremea, întâmplările, echipajul sunt mereu altele. De aici întâmplările, evenimentele neașteptate, glumele și povestile care ulterior vor intra în „folclorul” navei, amintiri depănate în momentele de tihău pe puntea de comandă sau din cazarma echipajului. Din acest punct de vedere vă rog să-i dați voie gazetarului, aflat la prima ieșire pe mare, să se lase purtat de val (la propriu și la figurat) și să relateze despre această ieșire în mare aşa cum a fost percepută de el.

Martî, 17 iunie, ora 14.40. Mă imbarc la bordul navei 271, puiorul de mine „VICEAMIRAL I. MURGESCU”, condus de locotenent-comandorul **Ichim Sorin** care va fi comandanțul navei la această ieșire în mare. O strângere de mână fermă după care sunt condus pe puntea de comandă și prezentat ofițerilor. În locul unei anumite rigidități, la care mă așteptam, am găsit în comandanț o liră deschisă, energetică, degajând siguranță, un mod de adresare direct, specific vietii pe mare. Profit de moment și lansez prima întrebare despre scopul și derularea exercițiului. **“Scopul este de calificare a misiunii de minare de manevră, o tragere de luptă cu mitralierele calibrul 14,5, de pregătire a echipajului (este ultima ieșire în mare a marinilor de/ciclul 3, ei urmând să fie trecuți în rezervă începând cu data de 19 iunie) cât și a ofițerilor pe diferite funcții, precum și manevra tactică a navei executată de către ofițerul secund în urma susținerii examenului de comandanț de navă”**. Suntem intrerupți de o voce de pe comandă: **“S-a virat ancora!”** și timp de câteva minute rămân singur

în babord urmărind forfota de la prova, agitația secundului și a celorlalți ofițeri la desprinderea navei de cheu.

Ora 15.02. Dublăm farul de la intrarea în portul Constanța. Allând că sunt la prima ieșire în larg pe o navă militară, comandanțul mă „întegreză” rapid echipajului și un val de explicații și demonstrații practice se prăbușește asupra mea: repetitor giro, relevmente, culori, semnale cu sirenă, dig de larg, viteze, rotații. Încerc să rețin cât mai mult – de notat nici nu poate fi vorba, sunt trecut rapid dintr-un bord în altul – săslăscut totuși că și ceilalți ofițeri sunt la fel de „ocupati” și că, oricum, nu mai sunt un intrus pe navă.

Ora 15.15. Dublăm digul de larg și odă cu acesta se dă și liber la posturile de manevră iar nava se îndreaptă spre raionul de aplicație. Însotit de comandanț plec în „explorarea” interiorului navei. Prima oprire este la statia radio. Sunt primiți călduroi de maistrul principal **Gavriluță Dumitru** și de maistrul clasa a II-a **Lăpuște Laurențiu** (de pe 274). Apoi, mânăt de curiozitate și împreună cu șeful mecanic, locotenent **Scărtocea Daniel** (promotia 1996, de la începutul acestui an pe navă) cobor în compartimentul mașinilor, la „șobolani” cum sunt numiți – nu fără o oarecare simpatie – cei care lucrează aici. Desi preventă, zgomotul și căldura sunt aici la limita suportabilitului și categoric este locul cel mai ingrat de pe navă (mi-au spus că vara căldura poate să ajungă până la 72°C). Sunt condus la „lumină” de ajutorul șefului mecanic, maistrul principal **Ion Marian**, omul cu cea mai mare vechime la bordul navei (aproape 17 ani, practic vîrstă navală), anii care însă nu î se citesc pe chip sau în mișcări. Ajung la puntea pupa unde, impunătoare, minele (chiar dacă sunt de exercițiu) sunt gata de a fi lansate. Chiar dacă nu se vor face lansări reale, de la căpitanul **Toader Ionel**, comandanțul U.L.3 Arme sub apă și de la subordonații săi, maistrul prin-

pal **Teacă Ioan** (decanul de vîrstă al navei) și maistrul clasa a IV-a **Iliescu Marius** (tată fericit a doi gemeni de o lună și jumătate) am aflat multe despre mine și lansări, astfel încât după două zile petrecute printre ei ordinele și procedurile de lansare sunt ușor de desifrat. Cum vestile circulă repede, echipajul a aflat că sunt reporter și la pupa sunt înconjurați de câțiva maistri. Discuția se leagă repede. Oamenii sunt preocupați de intrarea în NATO, de refuzul Americii, mă intreabă de neutralitate și politică de alianțe, iar răspunsurile mele nu pot oferi decât ipoteze și nu certitudini.

Ora 16.45. Scherile de alarmă noioase dureros timpanele. **“Om la apă în prova tribord!”**. Masinile reduc, oamenii din pupa încep să se agite, apar bandule, cineva vine cu o cange. Prima încercare este ratată. La a doua manevră însă este pescuit din apă **“omul”** (de fapt o schelă din lemn masiv care plutea în derivă și căreia î se găsește imediat o destinație: stâlp folosit pentru a astupă eventualele „găuri de apă”). Chiar dacă mâine va avea loc încă un astfel de exercițiu (de data aceasta provocat) comandanțul a folosit acest element neprevăzut pentru o verificare suplimentară a echipajului și a vitezei de reacție. Pe mare timpul este folosit la cote maxime și compensează, într-un fel, numărul relativ redus de zile în mare...

Ora 17.14. Sunt din nou pe comandă unde de data aceasta se execută cu ofițerii antrenamentul tactic pe hartă în vederea executării de manevră și lansării de mine. Sunt prezentați toți ofițerii de punte iar în camera hărților se lucrează intens. Căpitanul **Prigoreanu** (comandanț UL 1), locotenent **Ciobotaru Marian** (promotia 1995, de pe D.B.16), locotenent **Chiric Alexandru** (din 1996

Bogdan DINU

continuare în pagina 6 ➔



Marea noastră cea de toate zilele



urmare din pagina 5

pe navă), locotenent **Grumăzeșcu Lucian** răspund întrebărilor comandanțului. Prezența în raion a navei 283, care devine acum navă "înțină", dă un bun prilej de exercițiu iar întrebările comandanțului pun comanda în stare de alertă: "Care e distanța? Ce drum luăm? Cât e inclinarea?". La privirile mele, puțin curioase, în legătură cu această adevărată examinare – teoretică și practică – a tinerilor ofițeri, comandanțul îmi răspunde scurt, între două întrebări adresate comenzii: "Important este să știe ce să facă, cum să reacționeze, să execute corect și la timp manevrele". Termenul de "seminar în larg" folosit de unul din colegii de redacție pentru a defini o astfel de situație cred că este cea mai adevarată comparație.

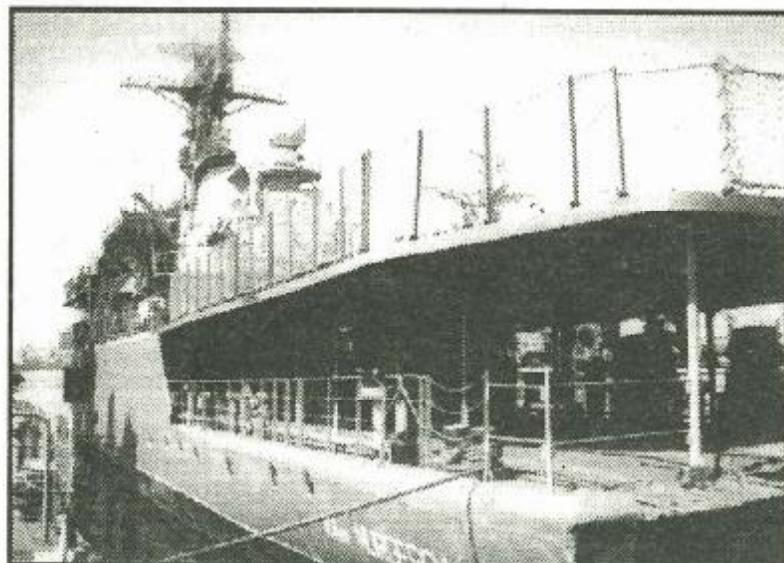
Ora 18.05. Începe minarea de manevră sub comanda secundului, locotenent-comandor **Pop Mihai**, și odată cu aceasta întregul lanț al procedurilor de asigurare, pregătire și pregătire finală, urmat de ordinul comenzii "Începeti minarea!" și ecoul pupă prin maistrul Iliescu "Prima la apă". Cu ceasul în mână sunt "lansate" toate cele 50 de mine. Mai târziu, în fapt de seară, cu 10 metri de apă sub chilă și două chei de lant fundarisite în fața Costineștiului, nava își regăsește linștea. Pe comanda pustie acum – nu mai e decât ofițerul de cart – îl provoc pe comandanță la o discuție despre "fenomenul de migrare" al ofițerilor din marina militară la flota comercială. Am folosit cuvântul tocmai pentru a-l incita – ceea ce am și reusit de altfel – la o discuție care s-a prelungit destul de mult. Subiectul, fiind mult prea serios pentru a fi tratat aici în câteva rânduri, poate îl vom aborda într-unul din numerele viitoare ale revistei.

Miercuri, 18 iunie. Zi plină. Evenimentul cel mai așteptat de reporter – tragerea de luptă cu mitralierele de 14,5 – este primul exercițiu al zilei. "Atac aerian!". În lipsa unei tinte aeriene direcția de tragere este indicată cu ajutorul unor rachete de semnalizare. Comanda "Foc!" este urmată de plecarea primei rafale.

Zgomotul de tunet, scurt (rafala nu a durat mai mult de 2 secunde) mă surprinde mai puțin decât linștea "viitoare" pentru urechile mele de după tragere. Pe mare problemele apar atunci când te aştepți mai puțin. La a doua rafală apare un blocaj la sistemul de alimentare care necesită câteva minute bune de muncă încordată a servanților piesei. Remediată defecțiunea, tragerea e dusă la bun sfârșit, spre regretul reporterului care și-ar fi dorit mai multe momente "reale" ale exercițiilor de luptă.

Ora 12.15. "Atac scafandri de luptă!". Alerg pe heliportul de la pupă

rândul echipajelor sunt destule dar totul se oprește la bani. Este păcat pentru că aceste lucruri – departe de a fi minore – duc la întărirea unui anume spirit de corp al marinei, în general, și al navei respective, în special. Cu reportofonul în mână plec pe navă să caut noi "victime" ale curiozității gazetărești. La pupă discut cu doi maștri din generații diferite despre nevoile de echipament, salopete, uniforme. "Vă rog să mă credeți că nu sunt un nostalgic al trecutului, dar înainte era mai bine" (n.a. – din punct de vedere al echipamentului). Această tranziție nesfârșită și fondurile



de unde se va lansa o grenadă împotriva scafandrilor, reglată pentru imersiune la 15 metri. Cu gesturi precise se scoate siguranța, după care este aruncată în slajul navei. Secundele trec parcă mai greu până când se audă detunătura surdă care (lărgă să ridice o coloană de apă, nici nu se putea să acesează tip de grenadă de dimensiuni mai mici) face totuși nava să vibreze. Pentru "scafandri" efectul ar fi fost nimicitor.

După-amiază nava stă la ancoră iar echipajul se află într-o stare de relaxare relativă. La masa din careul ofițerilor subiectul discuției este, de data aceasta, materialele de propagandă ale navei. Lipsesc cu desăvârsire plantele, fotografii sau, ce să mai vorbim, o plachetă a navei. Inițiative din

imitate se resimt și aici. Tinerii însă se simt bine pe navă și în general sunt mulțumiți cu situația lor actuală. Pe heliport dau de ofițerul cu arteria, locotenent **Chirc Alexandru** și îi cer detalii despre incidentul de la tragerea de azi. Cauza? Uzura avansată a instalației. În peregrinările mele pe navă ajung din nou la stația radio unde de cart este și soldatul **Năstăsescu Stefan**. De la el aflu că la terminarea stagiuului militar are de gând să se angajeze ca sergent, poate chiar pe nava aceasta. De ce? Din pasiune dar și de nevoie – după cum îmi spune cu sinceritate – pentru că poate locul pe navă. Deși cazul nu este izolat, este trist totuși că una din motivațiile angajării a ajuns să fie un loc de dormit

pe navă. Nu pot să nu scriu și despre Peter, soldatul maghiar din St. Gheorghe, care a învățat să vorbească românesc pe navă. Un caz amuzant poate dacă nu ar avea implicații că se poate de serioase. Sigur, armata are menirea de a instrui și, în egală măsură, de a educa, dar de aici și până la "alfabetizare" rămâne totuși o cale lungă.

Întunericul ne găsește într-un exercițiu de minare de noapte. Rutina lansării și ordinele din comandă ajung slab până la mine pentru că atenția îmi este captată de spectacolul naturii. La babord marea a devenit sub razele lunii un bloc argintiu compact în timp ce la tribord fulgerele brâzdua cerul la intervale dese și în nuante de lumină fată de care punctele luminoase și ordonate ale uscatului nu mai însemnau nimic. Dacă lasi imaginatia să zboare te poți crede într-o misiune de minare pe timp de război cu linia frontului aproape sau că furtuna încercă să-ți spună ceva, într-un fel de alfabet Morse al fulgerelor: punct, punct, punct, linie – atunci când o străfulgerare prelungă apare sub plafonul de nori. "Prea multe puncte!" spune unul dintre tinerii ofițeri, dar aici inclin să nu-i dau dreptate. Cel puțin pentru mine, în seara aceasta natura a punctat sărișios în viața mea, uneori mult prea citadină.

Joi, 19 iunie, ora 6.30. Ne aflăm pe drumul de întoarcere în port. Vântul bate în rafale din vest, marea este împânzită de "berbeci" iar etrava navei împrăstie o perdea fină de stropi din care unii ajung și pe comandă în timp ce bordajul "sapă" falii mai largi în apă mării. La cheu o plăcută surpriză: suntem asteptați de comandanțul unității, căpitan-comandanțul **Ionel Mancas**, sosit cu o zi mai devreme de la Mangalia cu D.B.13, nava locotenent-comandanțului Ichim. De altfel, primul drum al acestuia după acostare a fost la navă, la oamenii ei – gest care spune totul despre legătura dintre comandanț și navă.

Oaspeti ai Marinei Militare



CURSANȚI AI COLEGIULUI NAȚIONAL DE APĂRARE, LA CONSTANȚA

Pe 28 iunie a.c. o grupă de cursanți ai Colegiului Național de Apărare a făcut o vizită de documentare la Constanța, prilej cu care li s-au prezentat misiunile Marinei Militare și rolul acesteia în Sistemul Național de Apărare. Printre absolvenții acestor seri se află și comandanțul Ion VOCHIȚU, locotenent al sefului Statului Major al Marinei Militare.



ZIARIȘTI MAGHIARI ÎN VIZITĂ DE DOCUMENTARE

În perioada 17 – 19 iunie s-au aflat la Constanța doi ziaristi maghiari din redacția revistei "Új Honvédsgégi Szemle" (Noua revistă militară) – locotenent-colonel Büki Péter, redactor-suf. adjuncț și maior Tóth Csaba, redactor. Oaspetii au fost întâmpinați de colonelul Mihai Miron, redactor-suf la revista "Gândirea militară românească", publicație care deja a realizat un număr comun cu colegii din Ungaria. Programul a inclus primirea oficială la Statul Major al Marinei Militare, vizitarea distrugătorului "Mărășesti", a Academiei Navale, a Centrului de Scafandri și a Muzeului Marinei Române. În ultima zi a vizitei la Constanța cei doi ziaristi au fost oaspeti redacției revistei "Marina Română", în cursul discuțiilor identificându-se multe puncte comune de abordare a problemelor și de reflectare a acestora în paginile celor două publicații.

Locotenent-comandanț **Viorel IORAN**



Oaspeți ai Marinei Militare



EL NASSER

În perioada 2 – 5 iunie s-a desfășurat vizita fregatei "EL NASSER", aparținând Marinei Militare Egiptene, care efectuează un marș de instrucție sub comanda contraamiralului Mohamed Ibrahim Kalil. Fregata are lungimea de 104 m, lățimea 10,8 m, pescajul 3,28 m, deplasamentul 1.597 tone, iar echipajul este format din 43 ofițeri, 92 cadeti egipieni, 12 cadeti kuweitieni, 193 subofițeri și marinari, aflați sub comanda comandorului Mahmood Hashaat Hatem, comandanțul navei. S-au desfășurat primiri la Statul Major al Marinei Militare, Consiliul Județean, Prefectură, Primărie, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor, vizitarea Academiei Navale, Centrului de Scafandri și a unor nave de

I u p t ă românesti. La plecarea fregatei din portul Constanța s-au executat exerciții în comun cu o navă a Marinei Militare Române. (V.I.)

Foto:
Bogdan DINU



COOPERARE ROMÂNO – OLANDEZĂ

Şeful Statului Major al Marinei Regale Olandeze, amiralul **Luuk Kroon**, s-a aflat într-o vizită de lucru în România, în perioada 9 – 11 iunie, prilej cu care s-a semnat la Constanța Memorandumul de Înțelegere privind Cooperarea între Forțele Navale ale celor două țări. Extinderea relațiilor de colaborare dintre România și Olanda în domeniul militar se realizează ca o consecință a legăturilor culturale și economice deja consolidate. După semnarea documentului, amiralul Kroon a declarat: "Sunt fericit și onorat, în calitate de șef al Statului Major al Marinei Regale Olandeze, pentru semnarea Memorandumului de Înțelegere, care este dedicat viitoarei colaborări între cele două forțe navale, colaborare ce va cuprinde o paletă largă de activități, de la schimbul reciproc de informații, până la aplicații și exerciții comune".

Pentru partea română documentul a fost semnat de către șeful Statului Major al Marinei Militare, contraamiralul **Traian Atanasiu**, care a ținut să precizeze că "momentul care s-a consumat astăzi este urmarea unor inițiative din ianuarie 1994 când s-a semnat la Haga Memorandumul de bună Înțelegere și Colaborare între Armatele României și Olandei și se constituie într-o dovadă a faptului că Marina Militară se mișcă mai repede decât celelalte categorii de forțe, fiind totodată un nou început pentru relațiile noastre".

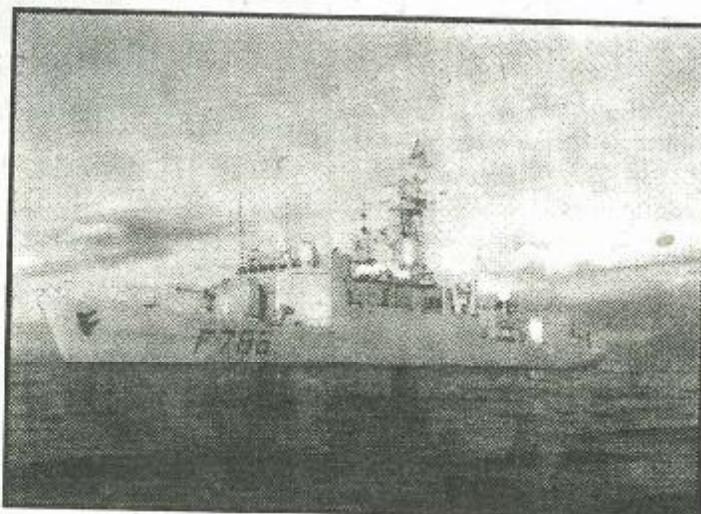
In cheiearea vizitei la Constanța, oaspeților olandezi li s-a prezentat Centrul de Scafandri și au făcut o croazieră pe fluviu și în Delta Dunării.

Căpitan Costel SUSANU

QUARTIER MAITRE ANQUETIL

În perioada 10 – 12 iunie 1997 fregata antisubmarin "QUARTIER MAITRE ANQUETIL", aparținând Marinei Militare Franceze, a efectuat o escală în portul Constanța. Nava are numărul de bordaj F-786, deplasamentul 950 tone, lungimea 80 m, lățimea 10,3 m, pescajul 5,5 m și viteza maximă de 23,5 Nd. Comandanțul navei este căpitanul de fregată Bruno Faugeron, iar echipajul este format din 8 ofițeri, 54 maștri militari și subofițeri, 33 marinari. Pentru angajarea în acțiunile de luptă, fregata este armată cu un lansator de rachete de 375 mm cu 6 ghidaje, 4 tuburi lansatorpil L3 și L5, un tun calibrul 100 mm și două rampe fixe pentru rachete EXOCET.

În program au fost incluse primiri la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura și Primăria Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor, vizitarea Academiei Navale și a Centrului de Scafandri, iar la plecarea din portul Constanța fregata franceză a executat un exercițiu de tip PASSEX cu o fregată a Marinei Militare Române. (V.I.)



MAREA CRUDĂ

DRAMA CARGOULUI "CĂLĂRAȘI" ȘI A ECHIPAJULUI SĂU

Marea, MAREA CRUDĂ, cea pe care marinarii, prin destinul său profesional, o înfruntă zi de zi, și-a cerut, din nou, tainul său de victime și din rândul marinilor români. Așa cum cititorii au aflat deja din presa cotidiană, cargoul românesc "CĂLĂRAȘI" a fost noua victimă a mării crude, scufundându-se în Oceanul Indian, în dreptul coastelor Republicii Sud-Africane. Dramă petrecută într-un loc cu sinistră famă – în largul "Coastei Sălbaticice" – adevărat cimitir al navelor unde, după descoperirea de către îndrăznețul navigator Vasco de Gama (1497) a drumului spre Indii și până astăzi, peste 3.000 de nave și-au aflat mormântul. În paginile ce urmează vom refațe, prin amabilitatea domnului Lucian Rânja, șef mecanic pe cargoul "CĂLĂRAȘI", tragică istorie a naufragiului, așa cum a fost trăită ea de acest om al mării cu vechi state de serviciu în Flota Comercială (șef mecanic din 1984, care a navigat, printre altele, și pe navele "SACELE", "SĂVINEȘTI", "CODLEA" (nave-surori cu "CĂLĂRAȘI"). Evocăm aceste momente cumplite în care oamenii s-au aflat la limita dintre viață și moarte, luptând cu disperare pentru supraviețuire, nu cu intenția goanei după senzațional ce "bântuie" presa contemporană, ci respectând un crez și insăși rațiunea de a fi a revistei "MARINA ROMÂNĂ". Aceea de a pleda, neîncetată, cauza marinarii român, de a releva dificultățile și riscurile acestei nobile, dar atât de aspre profesioni, a oamenilor ce o practică și cărora națiunea le datorează existența principalei puncte ce o leagă de celelalte popoare ale lumii.

Cauza celor așa de puțini cărora așa de mulți le suntem datori, material și moral. Cauza celor de atâtea ori neînțeleși – a marinarii – cărora conaționali de-al noștri, insuficient informați sau rău intenționați, le socotesc – stând comod în fotoliu – banii câștigați, ignorând – vai! – riscurile acestei profesii ce include însăși riscul vieții.

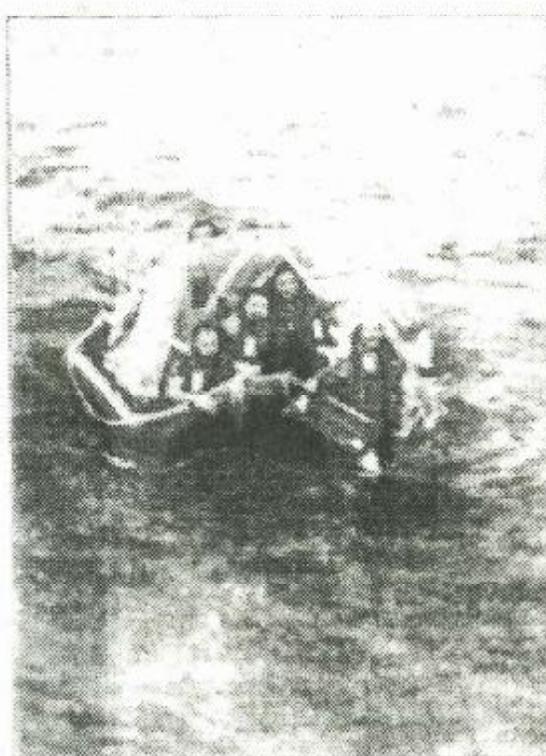
Cauza celor de atâtea ori "uitați" prin porturi îndepărte sau trimisi să înfrunte marea, pe nave cu incompatibilități tehnice, de către armatori lacomi de câștiguri enorme, dobândite rapid și cu orice preț. Inclusiv cu prețul siguranței sau chiar vietii celor ce le aduc aceste câștiguri.

Pentru toți cei ce iubesc marea și respectă marinarii, dar și pentru categoriile mai sus amintite, refacem acum ultima dintre dramele mării ai căror eroi au fost marinarii români.

Un voiaj ce părea, la debut, normal

"Am plecat în acest voiaj fără nici un pre-sentiment – ne relatează șeful mecanic LUCIAN RÂNJA. Așa cum de atâtea ori am făcut-o în cei 22 de ani de când am urcat la bordul navelor. Nimic nu mi spunea că destinul hotărâse altfel și că în scurt timp voi trece, împreună cu colegii din echipaj, prin cea mai grea cumpănă din viața mea. În aprilie am pornit, împreună cu 4 mecanici și un radiotelegrafist, cu avionul, spre Dubai, să schimbăm o parte din colegii de la bordul navei "CĂLĂRAȘI", aparținând Companiei "NAVROM" și închiriată de Compania "HINMAR", din Constanța. Nu navigasem pe această navă dar navigasem, de atâtea ori, pe cargouri de 4.800, de același tip. Am ajuns fără probleme la Dubai, l-am schimbat pe șeful mecanic Gheorghe Mihai (care nu bănuia deloc ce sănăsă are) și nava și-a continuat cursa. Am descărcat în portul arab Fujairah și am încărcat uree pentru Nacala (Mozambic). Am coborât spre nord-vest, pe apele Oceanului Indian ce părea prietenos cu noi. Am descărcat la Nacala și am continuat marsul spre capitala țării, Maputo, unde am încărcat făină pentru Congo. Pe 10 iunie ieșeam din port, urmând să ocolim Africa, pe la capul Bunei Speranțe. Marea era linistită, curentul din pupa era favorabil, iar cargoul naviga fără probleme, paralel cu coasta, la 10-15 Mm de ea. Aceeași mare linisită era și a doua zi, doar spre seară a apărut o hulă ușoară, total inofensivă, despre care nimeni n-ar fi bănuit că este avangarda a ceea ce a urmat. Pe 12 iunie, încă de dimineață, marea a început să se schimbe, vântul s-a intensificat și hula a devenit mai puternică. Am întrebat pe domnul comandant Ionel Meleşescu dacă avem un aviz de furtună, căci în acest caz puteam să ne adăpostim în portul Durban, în timp util, prudentă fiind necesară în cazul unei nave vechi (aproximativ 20 de ani) cum era "CĂLĂRAȘI". Dar nu se trimise nici un aviz de furtună, așa că am continuat marsul. Pe la miezul noptii vântul s-a întrebat și a izbucnit furtuna. Cu puțin timp înainte primisem prin radio și avizul de furtună, dar acum era prea târziu. Marea era deja de gradul 7-8; am încercat să întoarcem și să ne punem la adăpost la Durban, dar a fost imposibil; valuri enorme, stârnite de un vânt înghețat ce sufla dinspre S-S.E., dinspre Antarctica, amenințau să ne răstoarne, la încercarea de a întoarce. Eram toți îngrijorați, avizul de furtună ne sosise mult prea târziu și ne aflam în plină mare.

dezlănțuită, în acest loc cu sinistră faimă în lumea navigatorilor – travers de Coasta Sălbatică. S-a hotărât să „ținem la capă”, singura măsură logică în această situație – adică să abandonăm drumul inițial, să punem prova pe val, până va trece furtuna. Nădejdea era acum doar în „inima” navei, în forța mașinilor sale. Toată noaptea am înfruntat valurile, cu mașina în funcțiune. Zorii zilei de 13 iunie, cu lumina lor puțină, ne-a înfățișat o mare cumplită – valuri de 14-16 metri asaltau nava, dimpreună cu o ploaie cumplit de rece, ca răsuflarea de gheăță a Antarcticii. Datorită temperaturii scăzute am trecut pe combustibil usor, pe motorină, pentru a înlesni alimentarea. La un moment dat, un val enorm a avariat capacul de la gura de evacuare la avarie și apa a început să intre în sala mașini, în 2-3 ore au intrat câteva tone de apă, dar situația era încă sub control, căci o evacuam cu pompele. La ora 7,30 dimineață, mecanicul II mi-a spus că s-au dezamorsat pompele de ulei ce alimentau motorul principal. Atunci am simțit, ca și ceilalți, că mă străbate un fior de gheăță. Bâtrâna „inimă” a navei începea să cedeze. Am oprit motorul principal altfel, nealimentat cu ulei, să ar fi distrus iremediabil. Nava, încercând să guverneze doar cu cărma, a fost rapid prinsă între valurile de 14-16 metri și a început să fie zguduită zdravăn. În sala mașini, împreună cu șeful mecanic secund, Costel și motoristul Gheorghe Ceapă, trăim momente cumplite de încordare, știind clar ce se va întâmpla cu noi dacă motorul principal nu va fi relansat. Doream, din toate puterile, să amorsăm pompele încercând tot ce e omenește posibil... Am dat drumul la uleiul din tancul de rezervă să se scurgă în tancul de circulație al motorului principal. Dar totul era zadarnic; pompele nu se amorsau. Prin stație suntem chemați pe punctea de comandă și răsună ordinul ce ne infișă: „Abandonăți naval!”. Vaporul nu mai putea guverna, era amenințat din clipă în clipă să se răstoarne. Din reflex mă uit la ceas. Era ora 9,10. Deja nava se aprovase și se bandase la babord. Tot felul de obiecte, desprinse din locurile lor, cădeau peste noi. Am părăsit ultimul sala mașini, în fața mea mergând șeful mecanic secund. Motoarele auxiliare mergeau și compartimentele erau luminate. M-am repezit la cabină să-mi iau vesta de salvare și să îmbrac ceva mai gros. În cabină frigidерul, smuls din amarajul său, fusese zvărilit în ușa dormitorului și o blocase. Cu groază m-am gândit că as fi putut rămâne blocat acolo. Am luat centura din cuiierul de la intrare și un pulover și am plecat. Eram ultimul care ajungeam pe comandă. Banda navei se accentuase la 30 de grade și mergeam cu dificultate. O plută era deja în mare, umflată și legală cu saulă. Nava s-a zguduit din nou și am fost proiectat în peretele opus al comandei, având o secundă o viziune de coșmar –



TOP: The long flight home, when continuity exhausted me (ord. Rumanian government)

ABOVE: Dragile ale securității grele up at their best.

LEFT: A tired, but relieved sailor is welcomed by crew members on SAAF rescue helicopter

un glas al cuiva nevăzut striga cumplit la mine – „Ce cauți tu aici?”. M-am dezmeticit, resimțind o durere acută în spate. Am ieșit pe punctea bărcii și am umflat a doua plută, eu și ofiterul III puncte, un băiat aflat la primul său voaj. L-am zis că mă arunc în mare și să facă și el la fel. Mi-am dat drumul ca pe topogan, de pe punctea bărcii, căci nava se înclinase teribil. În apă mi-am scos puloverul și am început, din toate puterile, să înnot, depărtându-mă de nava care, scufundându-se, ne putea sorbi în adânc... Eram la 25-30 metri de navă. M-am uitat la ceas. Era 10,20. Am văzut cum prova navei noastre se înfundase în valuri iar pupa, cu elicea în aer. O mulțime de saci cu făină, scăpați din hambare, acopereau marea. M-am uitat înapoi și am văzut a doua plută, umflată de noi, goală și largă ea, pe sacii ce pluteau, pe timonier. L-am strigat să prindă plută, că vin și eu. Nu ștui dacă m-a auzit... Un val enorm ne-a răscut și a fost ultima dată când l-am mai văzut pe bietul nostru coleg de bord... La 10,35 nava se scufundase. Am prins un bocaport ce plutea, apoi altul și m-am tinut de ele; tot înăndu-se de un bocaport a venit largă mine și ajutorul mecanic. Pe creasta unui val l-am văzut pe secund care înota și el spre noi. Am hotărât să ne ținem aproape, cât putem. Eram singuri, în plin ocean, răscuși de valurileorme, sub ploaia

ca gheăta, ce nu mai contenea. Vedeam, prin perdeaua de ploaie și spuma de val, coasta. Mareea era spre uscat dar, cu disperare, realizam că după miezul zilei, ea se va schimba, tărându-ne spre larg. Minuscula noastră șansă era să ajungem la uscat. Dar cum, când eram biete jucării în voia valurilor? Cel puțin, ne găndeam, valurile alungă rechinii ce infestează aceste ape... Preferam să murim încăti decât în fălcile groaznicelor fiare ale mării. Patru ore interminabile, pe care nu le voi uita în veci, ne-am zbătut în acest infern, realizând, cu scurgerea orelor, cum șansele noastre de scăpare se diminuează implacabil.

SALVAREA VINE... DIN CER

Dar, la ora 16,10, prin perdeaua de ploaie și nori, ce se deschidea scurt ca să se închidă iar, am văzut cum scăparea... ne vine din Cer. Din Cerul care, în atotputernicia și mila sa, a îndrumat cele 2 elicoptere ce au apărut, providențial, pe o vizibilitate practic zero, deasupra noastră. Pe chingi au coborât scafandri, care ne-au cules rând pe rând. Pe noi, cei 6 oameni agătați de bocapori, pe cei 12 oameni de pe prima plută, aflată și ea undeva, în derivă, și alți 2 de pe a doua plută. A doua plută pe care timonierul,

sărmancul, nu a prins-o, după căte am aflat și s-a pierdut, pentru totdeauna, în imensitatea oceanului. "Ferestrele" norilor s-au închis iar și elicopterele au fost silite să plece cu noi, cei 20 de oameni de la bord, și cu salvatorii noștri. În 15 minute ajungem la Durban și primim primele îngrijiri și, mai prețioasă ca acestea, îngăduința de a telefona acasă... ACASĂ! De mare ajutor, arătând că săngele apă nu se face, ne-a fost și domnul Sorin Necșoiu, șeful imigrației românești din Durban, aflat mereu alături de noi. Peste câteva zile – mi-amintesc ca prin vis – am plecat la Johannesburg, am traversat cu avionul Africa ajungând la Viena, apoi, cu alt avion la Otopeni unde, plângând împreună, am îmbrățișat-o pe Petru, soția mea.

Locotenent-colonel

Costin CONSTANDACHE

P.S. Prin amabilitatea domnului Lucian Râňja avem posibilitatea să oferim cititorilor noștri și secvențe din articolele publicate de ziarul "SATURDAY PAPER" (ce apare la Durban) pe 14 iunie, a doua zi după naufragiu, articole ce relevă drama din unghiul de vedere al salvatorilor cărora marinari români le rămân profund îndatorați pentru bravura lor, pentru riscul ce l-au înfruntat spre a-i salva.

✓ TOP STORY

Saved from killer seas

"Saturday Paper"/14 june 1997

SMULȘI DIN MORMÂNTUL DE APĂ

ACTIONAND în condiții de vizibilitate aproape zero și scuturate de vânturi de tăria furtunilor, două elicoptere aparținând Escadrilei 15 au ridicat în siguranță la bord de pe Coasta Sălbatică 20 de marinari români disperați și extenuați.

Marinarii de pe vaporul lovit, "Călărași", au înfruntat curajos valurile de 14 metri pentru mai bine de 5 ore înainte de a fi salvați cu ajutorul scafandrilor militari, la 10 mile marine est de Port St. Johns.

"Călărași" a dispărut 7 mile în mare după ce a transmis un semnal de pericol la Institutul Național de

Salvare Marină.

Tremurând de frig și incapabili să vorbească engleză, marinarii s-au îmbrățișat fiecare și cu echipajul aeronavei după ce au fost salvați dintr-un aproape neîndoelnic mormânt de apă.

Înfășurați în pătu, mai mulți dintre ei au izbucnit în lacrimi pe măsură ce colegii lor erau ridicăți la bord.

Personalul paramedical Peter Bees și Jeeva Govender au acordat asistență medicală de urgență și după aterizarea pe aeroportul Margate echipajul navei a fost dus la spitalul South Coast.

Purtătorul de cuvânt al spitalului, Rob Fereira, a spus că toți cei 20 de oameni ai mării sunt într-o stare stabilă și că vor fi externați mâine.

"Când au fost aduși erau traumatizați și suferau de hipotermie. Dar după un duș fierbinte, o cană de supă și o farfurie bună de mâncare, erau bine".

Un marină era încă dat dispărut ieri după-amiază târziu când vremea înflorătoare a forțat elicopterele să abandoneze cercetarea. Căutarea va fi reluată astăzi în zori.

Conform spuselor membrilor echipajului, nava a avut probleme la mașini...

Scafandrul militar Able Seamen, Neil Swart, Stefan Kleynhans, Jacques De Beer Kotze și ED Dingle au coborât în apă înghețată pentru a ajuta la ridicarea marinariilor la bordul elicopterelor.

Purtătorul de cuvânt al Forțelor Aeriene, locotenentul Roy Bridges, a spus: "Această salvare a fost întreprinsă în cele mai rele condiții pe care pilotii noștri le-au încercat vreodată la o salvare. El merită încredere deplină pentru ceea ce au dus la îndeplinire..."

BRIGADA RADIODESCHISĂ ȘI OBSERVARE „CALLATIS”



La 1 iunie 1972 s-a înființat Centrul 243 Radioelectronic și Observare, subordonat Comandamentului Marinei Militare și constituit prin contopirea mai multor unități și subunități de transmisii, radiotehnice și de bruiaj. Unitatea poate executa descoperirea emisiunilor electromagnetice în toate gamele de frecvență, descoperirea lăzilor navale și aeriene, a lucrului elementelor de radiolocație, radionavigație navală și aeriană, misiuni de contraacțiune electronică, de acoperire electronică a grupărilor de nave proprii și a obiectivelor Marinei Militare. Tehnica de luptă din dotare asigură îndeplinirea misiunilor de descoperire la distanță a lăzilor navale și de radiolocație; de observare radiotehnică și vizuală permanentă a spațiului maritim, de informare oportună cu date operative, obținute prin traducerea și analiza informațiilor.

Centrul 243 Radioelectronic și Observare s-a

transformat, începând cu 1 iunie 1992, în Brigada Radioelectronică și Observare, iar pe 14 august 1995 marii unități își a acordat denumirea „CALLATIS”. În Ordinul de Zi al ministrului apărării naționale, privind aniversarea unui sfert de secol de la înființare, este subliniat rolul important pe care brigada îl ocupă în cadrul Sistemului Național de Apărare:

„Crearea Brigăzii Radioelectronică și Observare a răspuns nevoilor firești și tradițiilor de luptă ale Armatei Române, noua structură asigurând, în condiții optime, suportul tehnic pentru conducerea și cooperarea forțelor din zona de responsabilitate a Marinei Militare. Prin perfecționarea continuă a pregăririi forțelor și procezelor de ducere a acțiunilor

specifice de luptă, Brigada Radioelectronică și Observare a contribuit de-a lungul existenței sale la menținerea unei înalte capacitați de luptă a Marinei Militare – condiție de bază pentru apărarea fruntarilor noastre de la Marea Neagră”.

La aniversarea din acest an au fost prezente, alături de cadrele brigăzii, personalități ale vieții militare și din administrația locală. Comandorul dr. Gheorghe Marin, comandantul marii unități, a prezentat realizările și planurile de perspectivă, evidențiind

Aflându-se printre invitații de onoare ai festivității, viceamiralul-comandor Gheorghe Angheluș, consilier al ministrului apărării naționale, după ce timp de 7 ani a ocupat cea mai înaltă punctă de comandă din Marina Militară, a avut o emoționantă intervenție în care constata că „vîne o vreme în viață când avem nevoie să știm că mai există ceva adevarat în care să crezi, să investești, să speri. Ceva frumos. Ceva pentru care să fi meritat într-adevăr să trăiești. Vine o vreme când oamenii se adună cuminti acasă și își vorbesc cu duioșie și regret despre căte au mai făcut și căte nu. Vine o vreme când cel mai important lucru în viață sunt ochii umezită de lacrimi și unui prieten de odinioară, cu care ai împărțit, poate, o bucată de pâine. Dacă a pleca înseamnă a muri puțin, dacă murim cu fiecare plecare, a te întoarce acasă înseamnă a te naște din nou. Si dacă lucrul acesta se întâmplă, ca azi, dacă viața reușește să strângă împreună oameni care nu s-au mai văzut de 25 de ani, dacă, strângând mâna prietenilor de odinioară, le vezi o lacrimă tristă pierdută în colțul ochiului, înseamnă că viața ta a avut un preț și că, înconjurat de prieteni, acasă la tine, poti să te simți, deodată, cel mai fericit dintre oameni...”

Le dorim și noi, la a 25-a aniversare, tuturor celor care și-au încheiat cariera sau își desfășoară în prezent activitatea în această mare unitate, multe succese profesionale și să încerce, la un moment dat, sentimentul că sunt „cel mai fericit dintre oameni”.

Căpitan Costel SUSANU



faptul că „aniversarea împlinirii a 25 de ani de existență a Brigăzii Radioelectronică și Observare nu este o sărbătoare oarecare din simplul motiv că ea aparține unor oameni obișnuiați care se străduiesc să devină oameni de elită. Dacă uneori răvna, toleranța și străduințele lor îi îmbătrânesc, rostul sărbătorilor este de a le mulțumi pentru fiecare cută de pe fruntea lor”.

Primul comandant al marii unități a fost căpitanul de rangul II Gheorghe Angheluș, „timonă” fiind preluată apoi succesiv de căpitanul de rangul II Mihai Păduraru (1975), căpitanul de rangul II Mircea Neacșu (1980, 1990), căpitanul de rangul II inginer Ioan Stoleru (1982) și comandorul dr. Gheorghe Marin (1995).

NUMIRI ÎN STRUCTURILE DE CONDUCERE ALE MARINEI MILITARE



Contraamiral CORNELIU RUDENCU

S-a născut la 10 august 1947 în Constanța. Absolvent al Liceului Militar "ȘTEFAN CEL MARE" din Câmpulung Moldovenesc (1965) și a Școlii Militare Superioare de Marină în anul 1968. A îndeplinit funcțiile de comandant unitate de luptă antisubmarin, specialist cu transmisiunile la un Divizion Nave Auxiliare, comandant de navă antisubmarin, comandant unitate nave dragoare, comandant unitate nave dragoare și antisubmarin, șef de stat major și apoi comandant mare unitate fluvială. Începând cu anul 1995 este comandant al Flotilei de Dunăre. La 13 iunie 1997 a fost numit locuitor al Șefului Statului Major al Marinei Militare. Este absolvent al Academiei de Înalte Studii Militare (1977), al cursului postacadamic și Colegiul Național de Apărare. Este căsătorit și are doi copii.

Comandor PETRE CIOROMELE

S-a născut la 23 februarie 1947 în București. Absolvent al Liceului "MIHAIL KOGĂLNICEANU" din Galați (1965) și a Școlii Militare Superioare de Marină din Constanța în anul 1968. A îndeplinit funcțiile de comandant unitate de luptă pe o navă dragoare de radă (1968-1972) și ulterior ofițer secund pe aceeași navă (1972-1974). În perioada 1974-1976 a urmat cursurile Academiei Militare Generale fiind numit, la absolvire, în funcția de șef secție vedete blindate. A îndeplinit, în perioadele următoare, funcțiile: specialist cu artleria la Brigada 24 Fluvială (1978-1982), comandant divizion vedete blindate (1982-1994), șef de stat major al Brigăzii 24 Fluviale (1994-martie 1995), comandant al Brigăzii 24 Fluviale (martie-noiembrie 1995), șef de stat major al Flotilei de Dunăre (noiembrie 1995 - iunie 1997). La 13 iunie 1997 este numit comandant al Flotilei de Dunăre "MIHAIL KOGĂLNICEANU", înlocuindu-l în funcție pe contraamiralul Corneliu Rudencu. A urmat cursul postacadamic în perioada 1984-1985, cursul postacadamic cu profil unic în perioada 1989-1990, Colegiul Superior de Stat Major în 1996. Este căsătorit având un băiat și o fată, studenți.

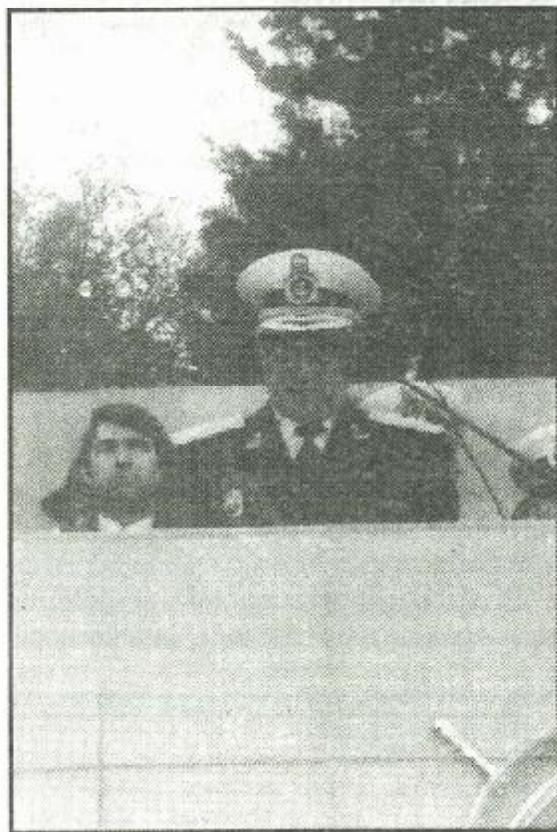




VIVAT ACADEMIA



**Sub semnul generos al unui mare eveniment
- 125 de ani de Învățământ de marină -**



●
**Interviu cu
domnul contraamiral
Corneliu CRISTESCU,
rectorul Academiei Navale
"MIRCEA CEL BĂTRÂN"**
●

-Domnule contraamiral, în dorința de a răspunde numeroaselor solicitări adresate redacției de tineri ce vor să îmbrățișeze nobila profesie de ofițer de marină, vă rugăm să ne oferiți, în primul rând, câteva detalii despre examenul de admitere în Academia Navală, pentru anul universitar 1997-1998.

- Planul de scolarizare pentru viitorul an universitar la Academia Navală "MIRCEA CEL

BĂTRÂN" este următorul: la Facultatea de Marină Militară vom avea, la examenul de admitere, 29 de locuri; pentru Facultatea de Marină Civilă sunt prevăzute 250 de locuri (pentru ofițeri maritimi și ingineri exploatari portuare) și 50 de locuri pentru ofițeri fluviali. Demn de menționat este faptul că în acest an, pentru prima dată, Ministerul Învățământului nu mai stabilește toate datele examenelor de admitere în Învățământul superior, acest lucru rămânând la Iată înțelea universităților respective. Oricum, în principiu, examenele vor avea loc în luna septembrie. Încene prin săptămâna prima etapă, cuprindând probele eliminatorii, va începe la sfârșitul lunii august (vizita medicală, testul psihologic, pregătire fizică și lucrarea scrisă la limba străină studiată de candidat în liceu). Cea de-a doua etapă va fi programată în primele zile ale lunii septembrie și va cuprinde lucrările scrise la matematică și fizică, din materia de liceu, conform recomandărilor Ministerului Învățământului. Vom afișa rezultatele concursului de admitere cel târziu pe data de 15 septembrie.

Noi urăm candidaților succes la examene și sperăm că și în acest an – ca de altfel și în anii

trecuți – numărul acestora să fie cât mai mare și nivelul de pregătire cât mai înalt, fapt ce va crea condițiile unei concurențe ce va permite o bună selecție a viitorilor ofițeri care vor urca la bordul navelor Marinei Militare și Civile românești, la începutul mileniului trei.

- Întreaga activitatea a Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din acest an este pusă sub semnul generos al unui mare eveniment – sărbătoarea a 125 de ani de Învățământ de Marină în România. Prin ce manifestări va fi marcată aniversarea?

- Avem deja alcătuit un plan amplu de manifestări - științifice, culturale, festivități militare etc. – prin care dorim să cinstim acest eveniment, relevând tradiția bogată a Învățământului românesc de marină ce onorează întreaga Marină Militară și Civilă. Între aceste manifestări, ce vor începe la 15 noiembrie, amintesc a XV-a Sesiune de comunicări științifice a cadrelor didactice, Sesiunea de toamnă a Consiliului Național al Rectorilor din România, prin care cei 53 de rectori ai Universităților românești doresc să onoreze sărbătoarea care are profunde semnificații în istoria învățământului național, în viața economică și socială a României moderne. De asemenea, vor avea loc ceremonii militare (între care depunerea jurământului militar de către studenții anului I), întâlniri cu veteranii, evenimente editoriale – lansarea Monografiei Academiei Navale și a cărții "Bricul Mircea" – volumul I (autor – lt. col. dr. Valentin Ciorbea). Manifestările, din rândul cărora am amintit doar pe cele mai importante, se vor desfășura în perioada 15 – 17 noiembrie și sperăm, din inimă, că vor fi, prin

amplioare și conținut, la înălțimea evenimentului aniversat.

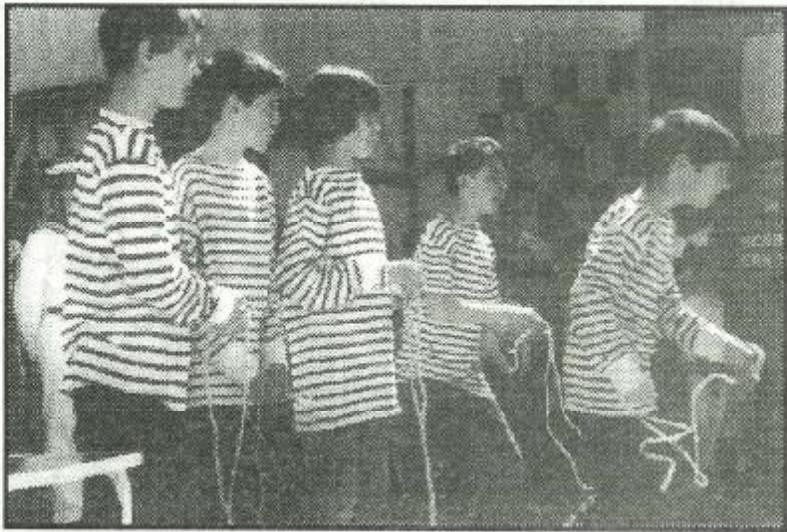
- Până la acest eveniment deosebit, studenții și cadrele Academiei Navale sunt angajați în desfășurarea unui segment al procesului instructiv-educativ specific domeniului – practica de vară - despre care vă solicităm câteva amănunte.

- Relevând faptul că practica de vară (14 iulie – 31 august) reprezintă o perioadă deosebit de importantă și absolut necesară în procesul de formare a viitorilor ofițeri de marină, menționez că studenții anului I Marină Militară și Civilă desfășoară această activitate la Statiunea de pregătire marinărească și sporturi nautice de la Palazu Mare, ei deslușind aici, în mod concret și direct, primele taine ale meseriei. Studenții din anii II, III și IV Marină Militară fac practica la bordul navelor de luptă, perioada reprezentând pentru ei pași importanți în "interiorul" universului profesional în care, în scurt timp, se vor integra. Cât privește studenții de la Facultatea de Marină Comercială, anii II și III fac practică pe nave comerciale, iar cei din anul IV se află deja în stagiu, în voiaje, pe nave ale companiilor "PETROMIN", "ROMLINE", "NAVROM" ce au încredințat, prin contract, pregătirea lor Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Demn de menționat este și faptul că grupe de câte 5 studenți, selecționați printr-un examen riguros, vor face practică la bordul unor nave ale Marinei Militare Italiane și Marinei Militare Grecești, în cadrul relațiilor de bună și tradițională colaborare statonnicite între acestea și Marina Militară a României.

Așa cum este gândită și programată, perioada de practică a studenților noștri va fi, suntem siguri, prilej de perfecționare profesională și acumulare de noi cunoștințe utile viitoarei lor profesii. *Locotenent-colonel*

Costin CONSTANDACHE

O școală cu numele „Jean Bart”



În anul 1997 se împlinesc 65 de ani de la inaugurarea, în noiembrie 1932, a școlii din cartierul Ville Noi, o construcție modestă, cu 45 de elevi și un învățător. În anul 1971 se inaugurează, în vecinătatea localului existent, un locaș nou de școală, care domina pe atunci cartierul, pe strada Ion Ursu. Din luna iunie 1996, școlii cu clasele I-VIII nr. 18 din cartierul Ville Noi îi s-a atribuit numele "Jean Bart", pseudonimul literar al lui Eugeniu Botez, ofițer de marină care va urca treptele ierarhice până la gradul de comandor. Luându-și ca pseudonim numele vestitului căpitan de escadră din vremea lui Ludovic al XIV-lea, Jean Bart va publica articole de ziar și reportaje, schițe, nuveli și romanul "Europolis". În "Jurnalul de bord", rod al călătoriilor cu bricul "Mircea", a relevat lumea oamenilor de la malul mării, imaginea portului Constanța la plecarea ori la întoarcerea bricului "Mircea". Legături prin naștere și destin de jârmul mării, cadrele didactice și elevii au găsit în numele lui Jean Bart expresia legăturii cu marea, a aspirațiilor lor.

Festivitatea de atribuire a numelui școlii, din 10 mai 1997, prima din cele trei zile declarate anual "Zilele Școlii Jean Bart", 10, 11, 12 mai, s-a constituit într-un moment solemn, încărcat de bucurii și gânduri de viitor. Solemnitatea, marcată de momentul dezvelirii plăcii de marmură purtând numele scriitorului, a omului mărilor, Jean Bart, s-a desfășurat sub egida Marinei Militare Române, a navei-amiral a flotei militare, distrugătorul "Mărășești", reprezentat de comandanțul navei, comandor Dumitru Preda, de căpitan-comandor Ion Custură, locotenent-comandor Liviu Kaiter și alii membri ai echipejului. De neuitat va rămâne momentul când domnul comandor Dumitru Preda a înmânat directorului școlii, profesor Viorel Ceoriceanu, fotografie distrugătorului "Mărășești" și placă cu însemnele navei, care vor fi păstrate în cinste și onoare de Școala "Jean Bart".

Alături de oamenii mărilor, a caror prezență va rămâne de neuitat în sufletele elevilor care-i vor însoții cu ochii mintii pe drumurile apelor, bucuria acestui eveniment, unic în viața școlii, a fost împărtășită de un colectiv al Inspectoratului Scolar Județean, condus de doamna profesor universitar doctor Mirela Ștefănescu, inspector general și de domnul profesor Constantin Vitanos, inspector general adjunct.

În mijlocul nostru, la această sărbătoare pentru minte și înimă, au fost prezenți domnul comandor Ioan Damaschin, redactor șef al revistei "Marina Română", domnul comandor Jianu Moldovan, șeful Muzeului Marinei Române, iar din partea redacției de radio și televiziune a Marinei Militare, domnul căpitan Marian Moșneagu.

Numele comandanțului și scriitorului Jean Bart, în a cărui creație se regăsesc pământurile dintre Dunăre și Mare, cu oamenii lor, ale căror bcurii, neîmpliniri și aspirații le-a evocat, poate sta cu cinste pe bordul unei nave său pe frontispiciul școlii noastre, fără să din spiritualitatea constanteană prin elevii ei, actuali și viitori oameni ai mării.

Profesor Albertino HURTOI



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAŞTERII



FAȚA NEVĂZUTĂ A PUBLICITĂȚII

Cu ajutorul rețelei globale, deja instalate, informația poate fi distribuită aproape instantaneu, la un preț foarte mic, devenind tot mai greu de determinat, datorită multitudinii surselor, care este realitatea. Informația se pare că va deveni marfa principală a viitorului, ea putând fi dată sau reținută, imposibil de determinat dacă a fost furată, greu de spus cine o poartă și dificil de stabilit cine, ce știe. Prin manipularea acestor informații, cea mai importantă și sofisticată bătălie a războiului viitorului poate fi dusă împotriva unui adversar care nu va ști niciodată că a fost învins.

Generația următoare a războiului informațional va semăna, probabil, cu publicitatea de astăzi. Toate sistemele de comunicații umane implică manipularea informațiilor. Sunt multe modalități de a spune același lucru, dar rezultatul depinde foarte mult de momentul și varianta de comunicare alese. Profesioniștii reclamelor crează mesaje, forme, idei, culori, stiluri care să capteze atenția publicului și să-l convingă să adopte un comportament așteptat – de regulă, să cumpere ceva. Pentru a-și satisface "setea" de informații omul modern folosește "vectorii" de transmitere a acestora – ziar, reviste, radio-TV, Internet etc. – devenind, în mod inconștient, dependent de aceștia și accordându-le o mare doză de credibilitate. Această dependență reprezintă o extraordinară oportunitate pentru manipularea maselor – acest lucru îl cunosc și îl folosesc din plin, în timp de pace, agenții publicitari și politicienii.

Pentru utilizarea în scopuri militare a acestei inedite metode care are o arie de răspândire foarte mare și, în aparență, este total inofensivă, specialiștii în manipularea maselor au dezvoltat **comunicația subliminală**, care constă din transmiterea unor mesaje neutre ce conțin însă idei foarte bine mascate care vizează influențarea și dirijarea opiniei publice, în general, sau a unui grup întărit, în special, fără cea mai mică bănuială din partea acestora. Procesul se desfășoară, de regulă, pe o perioadă mare de timp, în care se transmit cu insistență aceleasi idei bine disimulate, având ca finalitate crearea unor opinii sau convingeri favorabile agresorului și formarea unui comportament așteptat "victimelor".

Un exemplu foarte concluziv în acest sens îl constituie și un post de televiziune din România care, deocamdată, nu are intenționalități agresive. Folosind cuvântul magic PRO, asociat cu toate mesajele pe care vrea să le transmită, a reușit într-un timp relativ scurt să creeze un curent de masă. Efectele colaterale pe care le au aceste campanii sunt uneori imprevizibile și chiar alarmante, numai o singură dovadă fiind afirmația unui Tânăr, transmisă în direct de acest post de televiziune, de la una din manifestările pe care le-a organizat: "Nu contează ce spun părinții pentru că noi suntem generația PRO!".

O spectaculoasă realizare a științei moderne a intrat de curând în arsenalul războiului neconvențional. Este vorba de proiecția holografică, metodă care a cunoscut o dezvoltare atât de mare încât deja se experimentează în afara laboratoarelor. Cu ajutorul acesteia pot fi "create" obiecte sau ființe care nu există din punct de vedere fizic dar sunt perfect vizibile și "reale" pentru grupurile întărite care pot să jure și să depună mărturie că au fost prezente la evenimente ce nu s-au produs niciodată sau că au văzut în anumite locuri și conjuncturi anumite persoane care, de fapt, erau imagini holografice, nemateriale.





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



ÎNTRE MÂNDRIE SI CURAJUL RĂSPUNDERII

Într-o scrisoare către fiul său, maresalul de BELLE ISLE scria: "Dacă faci vreodată greșeli, fii gata să le recunoști imediat și, mai ales, să le corectezi. Cât timp acest comportament va fi natural și te va caracteriza, vei câștiga inimii și te va ajuta să iești greșelile altora".

Recunoașterea greșelilor este un calvar pentru majoritatea oamenilor și generează, de regulă, multe conflicte interioare, mai ales pentru militarii care își desfășoară activitatea în unitățile considerate ca fiind "de elită". Legendele bătăliilor istorice și cele care-i privesc pe eroii acestor unități au scopul de a le sugera militarilor, încă de la începutul carierei lor, ideea de invincibilitate dar le creează, totodată, sentimentul că nu ratează niciodată și este exclus să facă greșeli.

Această strategie de educație s-a dovedit a fi uneori foarte periculoasă, în special în cadrul operațiunilor cu grad mare de risc, când orice eroare umană, necunoscută și muscularizată, din motive de mândrie sau prestigiu personal, poate avea efecte catastrofale.

Între adeptii fervenți în crearea cultului invincibilității se detasează, la mare distanță, americanii, care se pare că au început deja să culeagă "roadele" acestelui strategii. Începând cu percepția falsă și supradimensionată pe care o are opinia publică în ceea ce privesc operativitatea și manevrabilitatea forțelor militare americane și terminând cu exemplele "nevinovate" pe care ni le oferă ei însăși, avem tot atâta de dovezi care ne fac să susținem sfaturile maresalului de BELLE ISLE, adresate fiului său.

Pentru un pușcaș marin, de exemplu, a admite o greșală înseamnă a recunoaște că se situează mai prejos decât predecesorii săi. Competiția permanentă în cadrul acestui corp face ca recunoașterea unei greșeli să semene cu un autosacrificiu. În revista "PROCEEDINGS" a Institutului Naval al S.U.A. (ianuarie 1997), un fost ofițer secund dintr-o companie de pușcași marini, participant la operațiunea "Furtuna desertului", detaliază un incident fără consecințe grave, dar care



ne oferă o imagine a unei anumite stări de spirit: "Într-o dimineață compoanța noastră a făcut un marș de câteva zeci de mile către un sat din deșert unde trebuia să desfășurăm pregătirea zilnică. Pe timpul deplasării rapide am făcut unele adaptări în modul regulamentar de fixare a echipamentului, modificări ce mi se păreau mai comode. Experimentul meu a eşuat și unele piese ale echipamentului s-au desprins, întârziind deplasarea. Când compoanța s-a oprit, unul dintre subofițeri a remarcat cu voce tare că fiecare poate să-și poarte echipamentul cât de neglijent are chef. Comentariul lui, asociat cu oboseala mea au făcut ca furia să răbufnească și l-am pedepsit în mod total nejustificat. Când comandantul de pluton al subofițerului mi-a spus că, de fapt, acesta se adresase unuia dintre pușcașii din subordinea sa, mi s-a strâns inima. Din fericire, am găsit curajul de a-mi cere scuze imediat în fața plutonului, deoarece greșeala se produsește și cel mai rău lucru pe care puteam să-l fac era să o ignor și să mă comport ca și cum nu s-a întâmplat nimic".

Ofițerul în cauză a descoperit astfel că liderii militari capabili să-și recunoască greșelile culeg multe beneficii. Subordonații vor vedea că șefii lor îi respectă oferindu-le explicații și scuze pentru erorile pe care le fac, fiind cinstiți atât cu ei însăși cât și cu cei pe care îi comandă.

Toți cei care trec peste mândrie și își recunosc greșelile pe care, la un moment dat, le fac, își vor consolida prestigiul, chiar cu prețul amar al recunoașterii slăbiciunilor de moment.

Rubrică realizată de
Căpitan Costel SUSANU

RESPIRATIA SPIRITUALĂ A MĂRII

O inedită manifestare de suflet s-a desfășurat recent la Cercul Militar Constanța, prilejul de revenirea "ACASĂ" a cătorva scriitori și gazetari bucureșteni – foști membri ai cenacului literar "M. SADOVEANU" – cenaciu ce va împlini în vara aceasta 34 de ani.

Unui public elevat – scriitori, gazetari, ofițeri, profesori, studenți și elevi – i-au fost prezentate două cărți realizate de scriitori militari – foști "sadoveniști": "FRONTUL SALVĂRII NAȚIONALE" – roman scris de locotenent-colonel Cristian TIMOFTE (azi la Biroul de Presă al Ministerului de Interne) și volumul colectiv "NUMELE FOCULUI" – poezii și sărmăne de locotenent-colonel Liviu VISAN, maiorii George MIHALCEA, George DAVID, Laurențiu SFINTES și Vasile URSACHE (toti, gazetari în presa militară!) – apărut la Editura Militară.

Momentul acestei activități a constituit un fericit prilej pentru o anchetă de opinie printre foștii membri ai cenacului, pe care i-am solicitat să răspundă la două întrebări:

1. Ce a însemnat pentru dumneavoastră Cenacul Literar "MIHAEL SADOVEANU"?
2. Expremați un gând despre această grupare literară.

Să iată răspunsurile:

Locotenent-colonel Liviu VISAN (redactor la "VIATA ARMATEI"): Un loc de adoptiune în care m-am simțit mereu ca acasă. Sunt 17 ani de când am fost "înfiat" în cercul poetilor tomitan și mai sunt legat de acest jarm liric prin sumedenie de amintiri miraculoase, precum corăbile cu odgoane trainice de un port al întoarcerii. Javalul Geo Vlad – veteranul căpitan al acestui insolit port de vis și bucurie constănțean, de la Cercul Militar, m-a înscris în "echipajul" matelotilor înamorați de vers fără rezerve, între care: George Mihalcea, Cristian Timofte, George David, Ananie Gagniuc, Marian Ilie, Cristinel Pricop, Ioan Alexandru, Nicolae Emanuel Vârgolici, Valentin Busuioc, Nicla Necula – militari de literă, poeți, prozatori, visători. Aici i-am cunoscut pe Gabriel Rusu, Radu Sulu, Ovidiu Dunăreanu, Sorin Roșca, Nicolae Motoc, Constantin Novac, nenea Bică Porumbescu (o legendă a peisajului

literar din Portul Euxin), Iulia Pană, Steluța Ispas, Petru Vălureanu, Arthur Popescu, Eugen Lumezianu – ca să amintesc doar câteva nume ce au dat contur unui freamăt literar incognoscibil în al cărui spirit mă regăsesc și mă revindic vehement cu mândrie. Trăiască poezia și marii vieților!

Locotenent-colonel Cristian TIMOFTE (Biroul de Presă al Ministerului de Interne).

1. Cenacul "M. SADOVEANU" a fost o superbă formă de rezistență în grup. Viața literară a peninsulei nu ar fi însemnat ce a însemnat fără elverescența mișcării cenaciste militare. Concurența benefică dintre "M. SADOVEANU" și "OVIDIUS", dintre "militari" și "civilii" a dus la o fuzionare care, ani buni, a fost inima vieții literare constănțene. Tânărsc după serile și noptile

cărți, unele din ele de excepție. Pe la "M. SADOVEANU" s-au perindat și câteva nume importante. Dincolo de toate, era formidabil să știi că, de două ori pe lună, ai sansa de a te întâlni cu oameni care gândesc și liber, nu numai în conformitate cu documentele programatice.

Major George DAVID (redactor la "OBSERVATORUL MILITAR")

1. Un spațiu în care mă simțeam liber.

2. E mult spus "grupare literară"!... Erau niște oameni care, nu numai că viau ci și scriau cărți. A fost o sansă să mă aflu printre ei.

Ghiuliu BOLAT (studentă în București).

1. Primul contact cu lumea literară, debutul în poezie și, sentimental, împlinirea celui mai frumos vis de adolescentă.

2. Mă simt legată sufletește de cel care întreține vînă spiritul acestei importante grupări literare și va fi primul loc de popas la fiecare revenire (reverie!) în Constanța.

Scrisitorul Ovidiu DUNĂREANU (redactor la revista "TOMIS")

1. Mătasea cerului, care și-a surpat peste împărația celor mai frumoase zile ale tinereții noastre, falduri năpraznice de albastru.

2. Să dăinuie și pentru generațiile ce va să vină!

Criticul Gabriel RUSU (redactor la T.V.R.)

1. Un loc ales în geografia culturală a acestui jarm de mare, un spațiu de intensă spiritualitate, în care și-au format și și-au verificat harul mulți dintre scriitorii constănțeni de astăzi.

2. Mi-am făcut mulți prieteni în serile de cenacu, prieteni întră literatură și, deopotrivă, întră existență. De unii dințre ei mă despărțit, din păcate, biografia lor curmată timpuriu. Sunt convins că nume din gruparea literară de la "M. SADOVEANU" vor fi de găsit în istoria literaturii române.

Prieten, de o viață, cu toți cei care ne-au răspuns, autorul anchetei le mulțumește sincer, mai ales pentru gândurile stimulative despre viitorul oazei de literatură care a rămas – Cenacul "MIHAEL SADOVEANU".

Profesor Geo VLAD

Secretarul Cenacului "M. SADOVEANU", din 1976!

ÎNTOARCEREA „FIILOR RISIPITORI” LA CENACLUL „MIHAEL SADOVEANU” AL CERCULUI MILITAR CONSTANȚA

de iarnă ceaușiste în care cenaciștii din peninsula erau împreună pentru a fi liberi. Cenacul "M. SADOVEANU" a fost "facultatea" mea de literatură, prietenie și libertate.

2. Nu știu ce mai înseamnă mișcarea cenaciștă de după decembrie 1989. Sper să existe la aceeași tensiune și să fie la fel de puternică. Sper să coopteze tineri și să li se inoculeze "virul" scrierii. Sper ca "M. SADOVEANU" să rămână cenacul de elită și l-o doresc din tot sufletul!

Major George MIHALCEA (T.V.R. PRO-PATRIA)

1. Un loc de văzut prieteni și de visat cărți.

2. A fost ceva mai mult și ceva mai puțin, pentru că nu a avut un program, o vizuire, nu s-a răflat unui anume curent și nici nu a general așa ceva. Mai mult, deoarece frumoasa alcătuire (ca să nu risc cuvântul "adunătură") de prieteni de la "M. SADOVEANU" a dat naștere multor

RESPIRATIA SPIRITUALĂ A MĂRII

MUZEUL PORTULUI

La început de drum

Poate încă puțini dintre dumneavoastră stiu că – din luna octombrie a anului trecut – frumoasa clădire de la Dana 0, cunoscută de oamenii portului sub numele de Cuibul Reginei sau fostul Pavilion Regal, adăpostește un muzeu al portului Constanța. Înăugurat la 16 octombrie 1996, în cadrul manifestărilor dedicate sărbătoririi centenarului portului, muzeul se dorește a fi, înainte de toate, **un început de drum**. La întrebarea, de multe ori nerostită, privind necesitatea existenței acestui muzeu, răspunsul – dincolo de orgolii, dispute, controverse – nu poate fi decât afirmativ. Prin formația mea umanistă, de istoric, nu pot decât să salut apariția unui nou muzeu, de orice fel ar fi el și în orice domeniu (sigur, bazat pe respectarea unui minim de criterii științifice), mai ales că în condițiile tranzitiei noastre postdecembriște faptul tinde să aibă aproape valoare de unicat. În al doilea rând, atât Muzeul Marinei Române cât și Muzeul de Istorie Națională și Arheologie acordă, în cel mai bun caz, doar o sală din circuitul muzeistic istoriei portului Constanța sau o încadreză în alt context, lucru scuzabil la urma urmei, și care corespunde unei anumite tematici și structuri expoziționale ale muzeelor respective.

Pe de altă parte, unele speculații asupra faptului că viața acestui muzeu va fi scurtă, datorită unor motivatii și argumentari care nu fac obiectul articolului de față, sunt combătute de Tânărul custode al muzeului, **Lucian Arsene**: "În orice caz muzeul va fi menținut, pentru că orice port care se respectă are un muzeu al său. Contează foarte mult nu numai pentru cel care vizitează portul

Constanța la nivel de delegații oficiale, că și pentru turisti, marinari sau alii oameni interesati." În cele cinci încăperi de la etajul clădirii (în prezent singurul destinat spațiului expozițional) – renovată și modernizată cu fondurile Administrației Portului Constanța în subordinea căreia se și ală – veți regăsi într-o expunere, deocamdată mai mult fotografica, întreaga evoluție istorică a portului Constanța, din antichitate și până în zilele noastre. Vizitatorul ia contact în prima sală, într-o atmosferă răcoroasă și linistită (zgomotul traficului portuar ajungând estompătat prin zidurile groase), nu lipsită de o anumită intimitate datorată încăperilor mici și mobilierului original păstrat parțial, cu evoluția portului din perioada greco-română și până în 1878. Celelalte săli corespund cronologic perioadelor 1878-1918, 1918-1945 și 1945-1996. Un inventar muzeistic, trebuie să recunoaștem, sărac încă – compus din fotografii, documente, mobilier, cărți, planuri, obiecte – întregeste expoziția documentară fotografică și piesele aflate în spațiu expozițional din exterior. Se adaugă privelistea actuală a portului ce poate fi admirată de pe terasa clădirii, de unde vizitatorul poate zăbovi în voie asupra faroului Carol I, a portului militar sau a pasagerelor ancorate la Dana 0.

Sărăcia patrimoniului muzeistic (în bună parte împrumutat de la alte muzei) de care vorbeam este, în parte, explicabilă și, până la un punct, proprie oricărui muzeu aflat la început de drum. De altfel, scriu aceste rânduri și în speranță că toti cei care iubesc marea, care detin obiecte, documente, fotografii și care doresc să le doneze sau să le ofere spre achiziție



muzeului portului pentru păstrarea tradițiilor noastre maritime și portuare, își vor îndrepta pașii spre Cuibul Reginei. Programul de vizitare este, teoretic, în zilele de sămbătă, între orele 10-16 și duminică, între orele 9-15, dar vizitatorii pot veni oricand și în cursul săptămânii, accesul fiind gratuit.

Nu pot să nu amintesc, totusi, neajunsul neintegrării acestui muzeu într-o reie muzeistică (de orice nivel) ca și lipsa contactelor cu instituții muzeale similare din străinătate, care nu ar fi decât benefice. Se adaugă circuitul aproape "închis" al muzeului, aproape lipsit de grupuri de turisti, desă, paradoxal, se află în imediata apropiere a danei de pasageri (chiar la ora documentării un impresionant pasager olandez își "revârsa" turistii pe cheu, aceștia trecând în drumul lor spre oraș practic chiar pe lângă clădirea muzeului, fără însă a-i bănui menirea).

Sigur, se poate imputa muzeului, în special de către muzeografilor conștănenți, un anumit rabat de la criteriile științifice ale alcătuirii unei expoziții muzeisticice. În opinia gazetarului, acesta a fost compromisul care a făcut posibilă apariția muzeului. Toate aceste scăderi se subsumează, însă, ideii din titlul articolului, aceea a începutului de drum. Tocmai în acest sens l-am și semnalat cititorilor nostri.

Bogdan DINU



File de istorie



100 de ani de la înființarea ȘCOLII DE MAIȘTRI DE MARINĂ



(urmare din numărul trecut)

A. INSTITUTUL MARITIM ȘI ȘCOALA DE MECANICI ȘI ELECTRICIENI 1920 – 1928

În INSTITUTUL MARITIM intrau copii la frageda vîrstă de 13 – 15 ani care, după ce parcurgeau trei trepte de scolarizare: Școala Copiilor de Marină – 3 ani, Școala instructorilor de specialități – 1 an și Școala de maestri militari – 2 ani, puteau, în urma unui examen, să obțină gradul de maestru militar stagiar. În cei șase ani de studiu elevii își înșușeau largi cunoștințe de specialitate militară și de cultură generală; aplicațiile practice urmău în perioada campaniei de vară, la bordul navelor sau în ateliere. Lipsind un local adecvat, primii 100 de elevi, admisi pe baza de dosar în anul 1920, au fost căzați pe crucisatorul "ELISABETA" (scos din uz și lipsit de elementare condiții de viață). Începând cu anul de învățământ 1921 – 1922 Institutului i s-a repartizat un spațiu, impropriu și acesta, în localul de pe strada Traian.

ȘCOALA DE MECANICI ȘI ELECTRICIENI a funcționat, începând cu toamna anului 1921, la Sulina pe lângă Baza navală maritimă, iar din septembrie 1922 la Galați, depinzând de Divizia de Dunăre. Erau admisi absolvenții ai Școlii copiilor din Institutul Maritim, fără examen și absolvenții ai unei școli inferioare de meserii sau a 3 clase gimnaziale, în urma unui examen de admitere. După 3 ani de studiu absolvenții erau înaintați la gradul de maestru stagiar, specialitatea electromecanic.

B. ȘCOLILE DE SPECIALITĂȚI ALE MARINEI

Anul 1928 aduce noițăi în evoluția școlii. Se hotărăște mutarea Școlii de mecanici și electricieni de la Galați la Constanța și fuzionarea ei cu Institutul Maritim. La sfârșitul lunii iulie apare decretul care aproba regulamentul "Școlilor de specialități ale marinei", aceasta fiind nouă

denumire a vechii școli, restructurată, care depindea, pe linia învățământului, de Inspectoratul General al Marinei, iar pe cea administrativă, de Comandamentul marinei. De data aceasta durata studiilor s-a prelungit la 8 ani. Tânărul întrat la vîrstă de 16 ani, în urma unui sever examen de admitere, avea de străbătut următoarele trepte de pregătire: școala copiilor de marină – 1 an și 6 luni; școala elementară – 6 luni; stagiu la nave – 1 an; școala de brevetăți – 1 an; stagiu la nave – 3 ani; școala de submaestri – 1 an.

În acest sistem, un elev era înaintat la gradul de submaestru militar clasa a II-a, după 8 ani de pregătire și trecerea cu succes a tuturor examenelor. Absolvirea școlii era o performanță pe care o atingeau numai cei mai buni și mai tenace, dintre cei intrați pe porțile ei, cifrele fiind elocvente: din 59 de admisi în anul 1928 au absolvit 33; din 111 admisi în anul 1929 au absolvit 36; din 128 intrați în 1930 au terminat doar 47 s.a.m.d.

C. ȘCOALA DE SUBMAEȘTRI MILITARI DE MARINĂ 1938 – 1950

Începând cu anul 1938 structura școlii se modifică; după operarea schimbărilor, aceasta arăta în felul următor - Școala de specialități cu:

- a) Școala de submaestri
 - Curs pregătitor - 1 an
 - Școala propriu-zisă de submaestri - 2 ani
- b) Secția marinei comerciale fluviale
 - 3 ani

Erau înscrise la examenul de admitere absolvenții a 4 clase de liceu teoretic, comercial sau industrial. Elevii admisi parcurgeau 3 ani de studii, absolvenții fiind înaintați la gradul de submaestru militar clasa a III-a. În mare, această organizare s-a menținut până la finele perioadei, cu unele modificări impuse de starea de război, apoi, la cea imediat postbelică. Personalul școlii a suferit avataururile pricinuite de participarea țării noastre la al doilea război mondial. În iunie 1941, când armata română alături de cea germană



File de istorie



a trecut Prutul pentru eliberarea Basarabiei și nordului Bucovinei, cea mai mare parte a elevilor și profesorilor se aflau în practică, ambarcați pe nave sau dețașați la diferite unități. Aceștia au simțit din primele zile socul provocat de starea de război. Avem datoria sfântă de a nu da niciodată uitării sacrificiului suprem al căpitanului erou NICOLAE FILIP, profesor al școlii, care a căzut la datorie în octombrie 1941, pe remorcherul "DROSSEL", în timp ce draga drumul de acces spre Odessa. Rudele acestui brav ofișer au înflințat fundația "Nicolae Filip" din care se acordă, anual, o recompensă în bani șefului de promoție, specialitatea A.S.A. din Școala de submaestri.

În ziua de 28 iunie 1941, în cursul acțiunii împotriva forțelor sovietice de pe Dunăre au fost uciși, de bombardamentele sovietice, elevii TODIRĂŞION, TAMISLAV CONSTANTIN și VASILESCU AUREL, aflați la bordul puatorului de mine "AURORA", la confluența canalului Sulina cu St. Gheorghe.

În ziua de 29 iunie 1941, elevul URSU VIRGIL de la secția comercială, ambarcat pe monitorul "LASCAR CATARGIU", este grav rănit: urmarea - amputarea brațului drept.

Elevii FEDELEANU IOAN și GORE MIHAI au căzut la datorie la 20 octombrie 1941 pe crucisatorul auxiliar "CAROL I", în golful Varna.

Elevul AIRIMITOIAIEI MIHAI, de la secția marinei comerciale, a decedat în ziua de 6 octombrie 1942, odată cu scufundarea remorcherului "OLTUL" care a fost lovit de o torpilă în baia Gibreni.

La îndeplinirea misiunilor de sacrificiu, în cadrul "Operației 60.000" au luat parte și elevi. Doi dintre ei, JUGĂNARU GHEORGHE și STOICA EREMIA, au fost uciși în ziua de 11 mai 1944 de bombele sovietice aruncate asupra distrugătorului "REGELE FERDINAND".

În timpul războiului din Est și-au pierdut viața și alți elevi din Școala de submaestri.

Contraofensiva sovietică, care ajunsese încă din aprilie 1944 la granițele României, a determinat evacuarea școlii, în luna iunie a acestui an la Suhai, în județul Teleorman, apoi la Turnu-Măgurele. O parte a elevilor și trupa școlii – în total 174 de oameni – au participat la acțiunile insurecționale de după 23 august. În ziua de 25 august, au căzut la Zimnicea, în luptă cu un detașament german, soldați: CONSTANTIN BALTOȘ, PETRE CÂRLAN, IUSUF MEMET și PETRE BUMBEA.

După 23 august 1944 au fost luati în captivitate în URSS elevi: STEFAN GHIZDĂRESCU, CONSTANTIN POPA, VALERIU PREDOIU, ROMEO EREMIA de la secția activi și GHEORGHE BĂLUȘESCU, NICOLAE STEFAN, GHEORGHE BĂLAN și PETRE TOMA de la secția comercială.

Slăriștul războiului a găsit școala funcționând la Turnu-Măgurele. Va reveni la Constanța în toamna anului 1947, în localul de pe strada Mircea, iar peste trei ani va fi desființată, așa cum s-a întâmplat cu multe școli militare după război.

Aici se încheie prima jumătate de secol din istoria școlii care a pregătit maeștri militari șefi de specialități pentru Marina Militară și Comercială a României.

Cpt. c-dor. (r) IOAN FAUR

Cpt. c-dor. ODOLBĂȘA ARTUR

Lt. c-dor. MARIAN SÂRBU



ADIO, DRAGUL NOSTRU CAMARAD!

A dispărut dintre noi comandorul SÂRBU CONSTANTIN, la vîrstă de nici 50 de ani, împliniți.

S-a născut în ziua de 3 iunie 1947. A imbrășiat din fragedă tinerețe cariera militară, urmând cursurile Liceului Militar "DIMITRIE CANTEMIR" din Breaza și ale Școlii Militare Superioare de Marină. Si-a început activitatea, ca ofișer, în anul 1968, la bordul navelor militare, parcursând funcțiile de comandanță unitate de luptă și specialist electromecanic la diferite unități de nave. A fost apreciat permanent cu calificative maxime. Om înzestrat cu reale calități intelectuale, a urmat cursurile Facultății de sociologie pe care le-a absolvit în anul 1981. A înălțat în continuare funcții în munca de educație a militarilor, de cadre didactice și de conducere în învățământul militar. În 1995 a absolvit cursul postacademic de management educational, ca șef de promoție. Si-a adus o contribuție fundamentală la elaborarea noii concepții despre învățământ, de formare a cadrelor tehnice ale Marinei Militare. Boala necrușătoare și nemiloasă l-a luat dintră noi la o vîrstă la care putea să mai dea mult pentru Marina Militară. Trecerea lui în neființă reprezintă o pierdere pentru toți cei care au lucrat cu el și l-au cunoscut ca om și profesionist de înaltă clasă. Colegii din Marina Militară transmit, și pe această cale, sincere condoleante familiei. Dumnezeu să te aibă în paza sa, dragul nostru camarad!

MAGAZIN MAGAZIN

Marile Veliere Kruzenshtern ultima navă cu patru catarge

Denumită la origine "PADUA" această splendida navă a fost ultima navă de transport cu patru catarge construită vreodata. Realizată în anul 1926 de armatorul L. Laesiz din Hamburg, ea a fost folosită pentru comerțul cu azotul și mai târziu cu grâu adus din Austria. În 1930 a pierdut patru oameni pește bord într-o furtună la Capul Horn. Intrată în reparări în 1932, ea a mai servit încă o perioadă de timp în serviciul Germaniei înainte de război.

Preluată de Rusia la Swinemunde în 1946, ea a fost rebotezată cu numele renomului navigator și explorator rus, de origine germană, Adam Johann Ritter von Kruzenshtern. A fost reconstruită ca o navă-scoală pentru antrenamentul marinilor din marina comercială, în special ofițeri care să deservească uriasa flotă de pescuit oceanic a Rusiei.

Complet renovată și restaurată, devine una din cele mai mărătore nave cu vele. Acționează adesea în compania celeilalte nave rusești cu patru catarge "SEDOV", odinioară "KOMMODORE JOHNSEN". "KRUZENSHTERN" a participat la regata navelor mari de la Gdynia, în 1974, și a traversat Canalul Mânecii de la Portsmouth la St. Malo împreună cu flota navelor mari, sub auspiciile Asociației de nave cu vele din Londra, în același an.

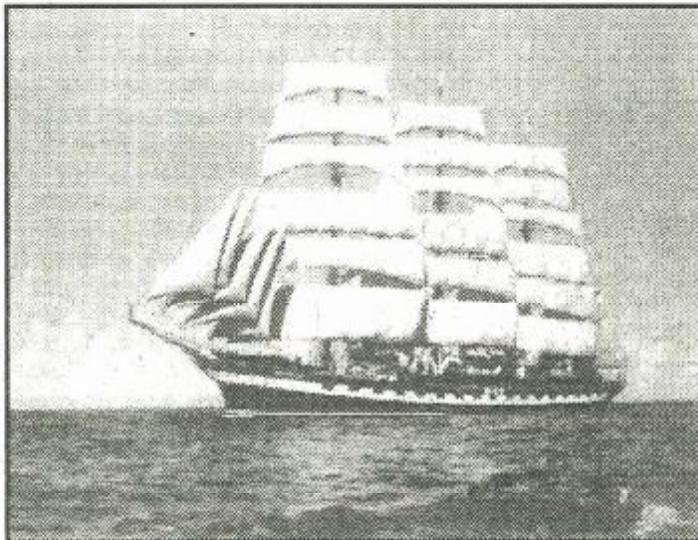
A defiat la Cowes în fața yachtului regal "BRITANNIA" cu printul Philip la bord.

În anul 1976 participă la regata internațională organizată în cîinstea bicentenarului Statelor Unite ale Americii pe distanța Bermuda – Newport. Cu această ocazie s-au mai desfășurat încă două regate a velierelor mari pe distanțele Plymouth – Lisabona și Tenerife – Bermuda.

La cea de-a doua regată "Operation Sail 1976" au fost înscrise 18 veliere aparținând celei mai mari clase (A). Dintre ele "KRUZENSHTERN", "LIBERTAD" (Argentina), "JUAN SEBASTIAN DE ELCANO" (Spania), "GLORIA" (Columbie), "GAZELA PRIMEIRO" (S.U.A.), "ESMERALDA" (Chile), "DAR POMORZA" (Polonia), "DANEMARC" (Danemarca), "CHRISTIAN RADICH" (Norvegia), "MIRCEA" (România) etc., precum și un număr de 90 de veliere mici, facând parte din clasa B.

La 4 iulie 1976, la grandioasa sărbătoare a poporului american, prilejuită de bicentenarul S.U.A., "KRUZENSHTERN" participă la defilarea în amonte pe fluviul Hudson, alături de celelalte nave veliere din clasele A și B. Din motive politice nava nu a acostat în nici un port de pe teritoriul S.U.A., urmându-și slajigul de pregătire pe mare.

Caracteristicile navei: Lungimea – 375 picioare, 6 inci; lățimea – 46 picioare; pescaj – 25 picioare, 7 inci; suprafața velaturii – 36.597 picioare pătrate; portul de



origine – Riga; construit în 1926.

Marele navigator rus de origine germană ADAM JOHANN RITTER von KRUZENSHTERN (1770-1846), comandantul primei expediții ruse în jurul lumii (devenit ulterior amiral) cu a căruia nume a fost botezată nava, era un ofițer de marină călit, având experiență navigației în apele tropicale. Între anii 1788-1790 el a participat la patru bătălii impotriva sucedelor. În 1793 a fost trimis "voluntar" în Anglia pentru a face servicii în flota engleză și a participat la o bătălie cu vasele franceze lângă tărurile Americii de Nord. În perioada 1795-1798 a navigat pe nave de război engleze în Indiile de Vest, Indiile de Est și China de Sud.

În 1800 s-a întors, prin Anglia, în patrie pe o corabie comercială engleză. În 1802 el a fost investit să participe la prima expediție rusă în jurul lumii și s-a deplasat în Anglia pentru a cumpăra două corăbii destinate expediției. Corăbiile "NADEJDA" (de 430 tone) comandată de Kruzenshtern și "NEVA" (de 370 tone) comandată de Lissianski au plecat din Kronstadt în august 1803, în noiembrie au traversat Ecuatorul (pentru prima oară în istoria flotei ruse) și în februarie au ocolit Capul Horn. În Oceanul Pacific ele s-au despărțit. "NADEJDA" străbate Oceanul Pacific spre N-Vest până la Petropavlovsk, în Peninsula Kamceata. Participă la explorările efectuate în Marea Ohotsk, (Orh. Kurile, târziu Peninsula Kamceata și litoralul nordic al Insulei Sahalin) în Marea Japoniei (Insula Hokkaido și Kushiro), strămoarea La Peruse, arhipelagul Atlantic și Strâmtoarea Bering.

În anul 1805 ajunge la litoralul sudic al Chinei atingând porturile Macao și Canton. Se reîntoarce în Kronstadt după ce străbate Oceanul Indian și Atlantic încolind pe la Moroi insulele Britanice la sfârșitul verii anului 1806, unde a ajuns fără nici un bolnav la bord, pierzând în tot timpul expediției doar un singur om. În anii 1809-1812 Kruzenshtern a editat lucrarea sa în trei volume: "Călătoria în jurul lumii din anii 1803-1806 pe corăbiile "NADEJDA" și "NEVA".

Comandor (r) Francisc HOSCIUC

MARINA REGALĂ BRITANICĂ ÎN ACTIUNI DE DESCURAJARE

Peste 20 de nave ale Marinei Regale, inclusând un portavion și două submarine nucleare, au participat la cea mai mare demonstrație a puterii navale britanice din ultimii 30 de ani. Aplicația, cunoscută sub numele "OCEAN WAVE" (Valul Oceanului), a reunit peste 7.500 de militari din 20 de țări ale lumii și a avut ca obiective principale perfecționarea capacitaților de luptă pe mare și pregătirea pentru ruperea legăturii istorice cu Hong-Kong-ul.

Exercițiile aplicației "OCEAN WAVE" au început în ianuarie, când portavionul "Illustrious" a părăsit portul Portsmouth și se vor închela în august, când toate navele participante se vor întoarce în Marea Britanie. Până în prezent s-au desfășurat următoarele activități:

- Flotila de pe Canalul Mâncil a desfășurat exerciții preliminare de luptă antisubmarin;
- 500 de membri ai trupelor de comandă, ambarcați pe nava de asalt "Fearless", au executat un exercițiu de debarcare pe amfibii în Brunei;
- 4 avioane "Sea Harrier" de pe portavionul "Illustrious" au zburat în misiuni de luptă, în sprijinul O.N.U., pentru supravegherea zonei de restricție aeriană din sudul Irakului. Aceste avioane, cu decolare-aterizare verticală, au fost recent modernizate prin îmbunătățirea rachetelor aer-aer și a dispozitivelor radar, crescând performanțele în ceea ce privește rază de acțiune, descoperirea și distrugerea țintelor;
- În Mediterană, forțele navale britanice și franceze s-au angajat într-o varietate gamă de exerciții în dublă partidă.

În cadrul aplicației mai sunt planificate exerciții comune cu Noua Zeelandă, Australia, Singapore și Malaezia, țări cu care Marea Britanie a semnat Tratatul de Apărare al celor 5 Puteri, care încearcă să compenseze dezechilibrul creat prin retrocedarea Hong-Kong-ului, pe 30 iunie a.c. După desființarea garnizoanei din Hong-Kong, prezența britanică permanentă în Asia va consta dintr-un singur batalion, dislocat în Brunei.

Pe timpul aplicației "OCEAN WAVE", un comandor malaezian va prelua temporar comanda portavionului "Illustrious", pentru desfășurarea unor exerciții, acest fapt constituind o premieră în istoria marinei britanice. În luna mai flota a intrat în sudul Mării Chinei, pentru acțiuni comune cu Japonia și Coreea de Sud. Autoritățile chineze au solicitat insistent detalii referitoare la poziția navelor britanice în ziua retrocedării Hong-Kong-ului, solicitări în urma căror s-au dat asigurări că acestea vor naviga numai în apele internaționale. Doar trei nave au fost prezente la Hong-Kong pentru ceremonie: iahtul regal "Britannia", fregata de escortă "Chatham" și nava logistică "Sir Percivale".

Evenimentele internaționale din ultimele 7 luni au confirmat faptul că Marea Britanie și S.U.A. sunt singurele națiuni capabile să se angajeze în operațiuni navale globale, Rusia fiind prea dezorganizată, iar Franța insuficient echipată.

"THE DAILY TELEGRAPH" (20 martie 1997) - "Royal Navy proves it is still a world force"

PIRAȚII SFÂRSITULUI DE SECOL

Albania, care este foarte aproape de anarhie după colapsul jocurilor financiare de tip piramidal, se află la mai puțin de două mile marine de nord-estul insulei Corfu. Agentiile de turism au anulat toate croazierele în zonă datorită piraților albanezi înarmați care acționează cu șalupe rapide. Ultimele victime au fost doi turiști din Marea Britanie, aflați la bordul unui iaht închiriat, care au fost forțați de către 4 bărbați înarmați, aflați într-o șalupă, să intre într-un golf albinez, unde au fost jefuiți. Un om de afaceri din Kent a fost împușcat pe iahtul său, după o urmărire în urma căreia pirații nu au reușit să opreasă nava.

Pe insulă există peste 5.000 de proprietăți particulare de vacanță, mare parte din ele fiind deja devastate, printre ultimele capturi aflându-se și saluape rapide care aparțineau lorzilor Rothschild și Sainsbury. Înmulțirea și diversificarea acestui gen de atacuri sunt consecința tulburărilor sociale din Albania și a usurinței cu care se poate procura armament automat.

Marina Militară a Greciei a trimis în zonă 4 nave de patrulare și un elicopter pentru supraveghere iar agentile de turism au fost avertizate să evite coasta albaneză și canalul Corfu. Pe timpul noptii navele trebuie să ancoreze în porturi păzite.

Ministerul de Externe al Marii Britanii speră ca situația să se normalizeze după alegerile din Albania, sfătuindu-i până atunci pe turisti să evite zona, deoarece "este mai plăcut să fii ucis la Londra decât în Corfu!"

THE TIMES (24 mai 1997) - "Pirates drive flotilla holidays to safer seas"

Traducerea și adaptarea
Locotenent-inginer
Alexandru BĂRĂNTĂREANU



REZULTATELE CONCURSURILOR SPORTIVE ȘI APLICATIVE DE VARĂ

- Studenții marinari pe podiumul unei prestigioase manifestări sportive -

Onorându-ne promisiunea făcută cititorilor în numărul trecut al revistei noastre revenim acum cu amânunte privind rezultatele unei prestigioase manifestări sportive, de anvergură națională, găzduită de Academia Navală "MIRCEA CEL BATRÂN" din Constanța, la sfârșitul lunii mai 1997. Este vorba despre etapa finală a **Concursurilor sportive și aplicative de vară**, manifestare tradițională ce a reunit peste 300 de sportivi, membri loturilor reprezentative ale instituțiilor militare de învățământ superior. Aceste loturi au reprezentat Academia Trupelor de Uscăt din Sibiu (lot denumit "CIBINUL"), Academia de Aviație și Apărare Antiaeriană "HENRY COANDĂ", din Brașov ("MURESUL"), Academia Tehnică Militară București (PRAHOVA), Facultatea de Educație Fizică și Sport București ("DÂMBOVIȚA") și Academia Navală "MIRCEA CEL BATRÂN" din Constanța ("DUNAREA"), concursul fiind organizat de secția pregătire fizică din cadrul Statului Major General. Studenții militari au participat la probe de atletism, gimnastică, înot, judo, jocuri sportive (handbal, volei, baschet) și probe aplicative militare. Dupa aprige disputate, desfășurate sub semnul unui deplin fair play care, de altfel, caracterizează întrecerile militare, în final, clasamentul general arată astfel:

Locul I – lotul "CIBINUL", cu 163 de puncte;
Locul al II-lea – lotul "DUNAREA", cu 107 puncte;
Locul al III-lea – lotul "MURESUL", cu 105 puncte;
Locul al IV-lea – lotul "DÂMBOVIȚA", cu 92 de puncte;
Locul al V-lea – lotul "PRAHOVA", cu 31 de puncte.

Pornind de la aceste rezultate vom releva, evident cu placere, faptul că lotul studenților marinari a obținut (în pofta bazei de selecție mult mai redusă față de ceilalți participanți) un excelent rezultat, de fapt cel mai bun din ultimii 14 ani, fapt ce încorează atât pe ei cât și cadrele ce îi îndrumă și pregătesc. Așa cum declară domnul contraamiral Cornelius Cristescu, rectorul Academiei Navale: "Studenții marinari au demonstrat că atunci când se lucrează cu seriozitate și pasiune, când se luptă cu dăruire pentru reprezentarea "colorilor" Marinei, se obțin rezultate demne de apreciat".

Iată acum și rezultatele la cele 10 discipline abordate în cadrul concursurilor:

- La ÎNOT, proba de onoare și inimă, cum o consideră toți marinarii, lotul "DUNAREA" a ocupat, după o dispută aprigă, locul I, urmat de "DÂMBOVIȚA" –

locul al II-lea și "MURESUL" – locul al III-lea. Lotul reprezentativ al Academiei Navale, antrenat de locotenent-comandor Ilie Bratu (seful Catedrei de educație fizică și sport) a fost compus din studenții Daniel Rotariu, Cătălin Tăranu și Florin Ciutacu.

- La JUDO, locul I – "CIBINUL", locul al II-lea – "DUNAREA" (antrenor profesor George Ungureanu; reprezentant - studențul Stefan Geantă, campion absolut la categoria 60 Kg).

- GIMNASTICĂ, locul I – "CIBINUL", locul al II-lea "DUNAREA" (lot condus de confr. univ. Cristian Mihăilescu), locul al III-lea – "MURESUL".

- ATLETISM, locul I – "CIBINUL", locul al II-lea – "DÂMBOVIȚA", locul al III-lea – "MURESUL", locul al IV-lea – "DUNAREA" (s-au distins elev plutonier Călinescu George, de la Scoala de Maistri Militari de Marină – locul I la aruncarea greutății, studenții Florin Cojocaru – săritura în lungime și Marius Roșu, Florin Cojocaru, Iulian Platon, Iulian Lupu - stafetă).

În cadrul **probelor aplicative militare**, care reprezintă, prin specificul lor, un important "centru de greutate" al concursurilor, probe desfășurate în condiții meteo aspre (vânt, ploaie) ce au pus și mai mult la încercare capacitatele fizice și psihice ale participanților, rezultatele sunt următoarele:

- DUELUL DE FOC (cea mai spectaculoasă dintre probele aplicative): locul I – "CIBINUL", locul al II-lea – "MURESUL", locul al III-lea – "DUNAREA".

- PATRULA (proba cea mai dură, presupunând alergare 8 km cu echipament complet, trageri, aruncarea grenadei etc.): locul I – "CIBINUL", locul al II-lea, "MURESUL", locul al III-lea "DUNAREA".



MAGAZIN

- TRIATLON: lotul "DUNAREA"
- locul al IV-lea.

Componentii lotului, participanți la cele 3 probe aplicative militare, au fost studenții Marian Bohaciu, Radu Constandache, Lucian Scipanov, Tiberiu Varga, Vasile Lalău, Marius Saru, Cristian Nanu, Gabriel Ursache. Seful lotului - major Nicolae Dima, antrenori - locotenent-comandor Ilie Bratu și lector universitar Alexandru Sălășcan.

La JOCURI SPORTIVE rezultatele au fost următoarele:

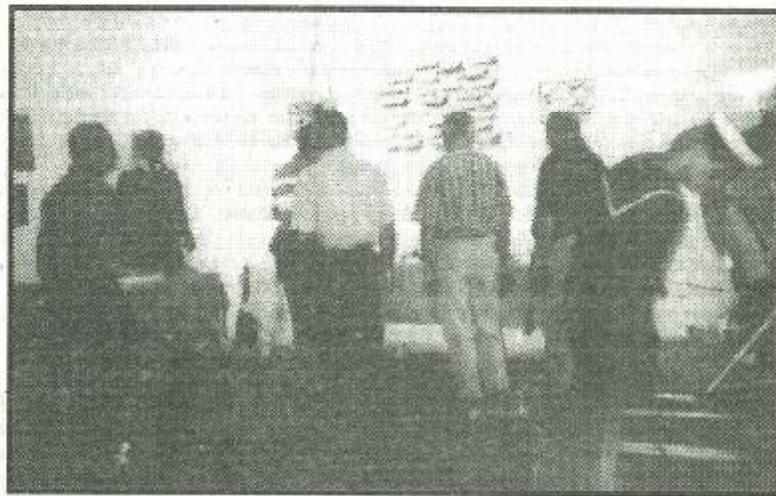
- BASCHET: locul I - "CIBINUL", locul al II-lea - "DUNAREA" (lot antrenat de lector universitar Aurel Bejan, în care un comportament de excepție au avut reprezentanții Școlii de Maiștri Militari de Marină - căpitan Croitoru Cristian și locotenent Sebastian Dragu).

- La HANDBAL: lotul "DUNAREA" a ocupat locul al IV-lea, iar la VOLLEY - locul al III-lea (meritul pentru acest onorabil loc, înănd seama de valoarea concurenților, revenind, în bună măsură, antrenorului - căpitan-inginer Leonard Mocanu și studentului Valentin Sergiu, anul I la Facultatea de Marină Civilă a Academiei Navale).

Relevând faptul că la închiderea concursurilor, general de brigadă Dan Gabor, șeful Secției pregătire fizică din Statul Major General, și-a exprimat aprecierea deosebită pentru modul în care "Academia Navală" și-a îndeplinit menirea de găzdui, dincolo de așteptările, trebuile să subliniem eforturile deosebite pentru care organizatorii au meritat cu prisosință aceste aprecieri. Un rol esențial în organizarea ediției au avut locotenent-comandor Ene Virgil (ofiter cu pregătirea fizică în Statul Major al Marinei Militare), locotenent-comandor Ilie Bratu (Academia Navală), iar un sprijin generos a manifestat Direcția judecătană a tineretului și sportului (prin profesora Elena Frâncu) ce a pus la dispoziție, timp de 2 zile, stadionul municipal ce a oferit condiții excelente desfășurării probelor de atletism.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

ZIUA AVIAȚIEI OMAGIATĂ LA MUZEUL MARINEI



Sâmbătă, 14 iunie 1997, Muzeul Marinei Române a găzduit - în tradiția bunelor relații dintre marina militară și aviație - vernisajul unei expoziții dedicate ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE organizată de Asociația Română pentru Promovarea și Istoria Aviației (A.R.P.I.A.), filiala Constanța.

La eveniment au participat membrii din conducerea filialei, ofițeri de la unitățile de aviație din Dobrogea, piloți veterani de război, reprezentanți ai presei și posturilor locale de televiziune. Manifestarea a început prin întrarea unui moment de reculegere în memoria celor doi piloți români dispăruți în tragedia aviatică de la Timișoara. Au ținut apoi scurte cuvântări comandorul Jianu Moldovan - gazda manifestărilor, comandor Teodor Petrițan (președintele A.R.P.I.A. Constanța), căpitan-comandor Vasile Ganea de la Grupul 57 vânătoare, căpitan Nicolae Tămpău (vicepreședinte A.R.P.I.A.), comandor (r) Constantin Gheorghe - unul dintre veteranii prezenți, care a evocat câteva acțiuni ale aviației române din ultimul război. Istorul celor două unități de aviație din Dobrogea a fost schițat de căpitanul Petre Ciocinaru din partea Grupului 57 vânătoare și de comandorul Dorin Man din partea Grupului 59 Elicoptere.

A urmat vizitarea expoziției. Cele trei săli dedicate expoziției au cuprins materiale ilustrate despre aviație, piese și echipamente, costume de zbor, cărți, reviste. Un exponat interesant îl constituie o replică de pe placă asezată pe clădirea unde a fost construit primul hidroavion românesc GETTA. Prezența plăcii în expoziție se datorează amabilității cunoscutului pictor constanțean Traian Marinescu, prezent la manifestare, și care în câteva cuvinte a rememorat, pentru cei prezenți, pionierul românesc în domeniul hidroavioanelor.

Unul din piloni de rezistență al expoziției este reprezentat de o interesantă colecție de machete statice de aviație (pentru cunoșători scara 1:72). O notă foarte bună pentru această idee și inițiatorul ei, Andrei Lucescu, care a organizat și un concurs pentru cea mai bine realizată machetă. Premieră a avut loc duminică, 23 iunie și ne face plăcere să-i nominalizăm pe câștigători: Mihai Lucian, Ovidiu Simionescu și Tiberiu Serban. Nu putem decât să sperăm că o astfel de expoziție de machete (de data aceasta cu tematică navală) ar putea fi organizată și cu prilejul sărbătoririi Zilei Marinei Române.

Bogdan DINU

MAGAZIN

Curse regulate cu vaporul pe ruta Constanța - Istanbul - Constanța

Agenția de turism **Danubius** Constanța a inaugurat, începând cu data de 16 mai, linia maritimă regulată Constanța-Istanbul-Constanța cu vasul de croazieră, tip **ferry-boat**, **AVRASYA**.

Beneficiind de experiența anului trecut, când pe acestași rută a funcționat un catamaran de construcție norvegiană, în condiții tehnice și calitative deosebite, dar care – după cum ne spunea domnul **Ciprian Popescu**, directorul agenției – "a fost prea ușor pentru Marea Neagră și probabil să constată că numărul pasagerilor cărora le-a fost rău de mare nu întrunește nivelul calitativ necesar", firma **Danubius** s-a orientat anul acesta spre un alt tip de navă, tip **ferry-boat**, cu cabine și posibilitate de luare la bord și a autoturismelor.

Elementul de nouitate îl constituie faptul că această prestație turistică nu mai are caracter sezonier – pe durata lunilor de vară – ci firma intenționează să mențină o linie regulată cel puțin un an de zile. Faptul trebuie reținut ca o nouitate absolută, fiind pentru prima dată, după aproape 60 de ani, când se revine la o linie maritimă regulată românească (este adevărat, deocamdată numai până la Istanbul și cu nave străine închiriate). Programul săptămânal al liniei este următorul: luni și vineri, plecare din Constanța la ora 16; marți și sâmbătă, sosire la Istanbul la ora 8; plecare din Istanbul la ora 23.00; miercuri și duminică, ora 15.00, sosire la Constanța.

Nava **AVRASYA**, sub pavilion turc, are un tonaj de 2000 de tone, 115 m, lungime, 16 m lățime, 3 puncte principale și un garaj cu o capacitate de 100 de autoturisme sau microbuze. Căpitanul și echipajul sunt de naționalitate turcă dar personalul de deservire (restaurant, bar, cofetărie) este român. La bordul navei pot fi embarcați maxim 500 de pasageri, disponând de următoarele facilități: 90 de locuri în salon pullman (salon cu scaune tip avion); 90 de cabine de 1-3 paturi, cu duș și toaletă; 50 de cabine de 2-4 paturi, cu lavoar (duș și toaletă comună pe corridor); restaurant cu bucătărie europeană, având 80 de locuri; cofetărie snack/bar cu 80 de locuri; disco-bar cu 100 de locuri; piscină (descoperită) și bar (acoperită) cu 50 de locuri; 2 puncte exterioare (sun-deck) cu sezlonguri, cu 50 de locuri; magazin duty-free; cabină pentru cantitate/volum de bagaje per turist, fără limită. Formalitățile vamale se execută în port, durata relativ mare a călătoriei – numai drumul pe mare până la Istanbul durează 16 ore – nepermittând deținerea unei echipe vamale și P.C.T.F. la bordul navei.

De maxim interes pentru posibili clienți ai firmei sunt tarifele practicate. Publicăm mai jos aceste tarife de transport (lei/persoană, dus+întors): pullman - 55, cabină de 4 paturi cu lavoar - 80, cabină de 3 paturi - 90, cabină de 2 paturi - 100; cabină de 3 paturi cu duș și toaletă - 110, cabină de 2 paturi - 130, cabină de lux de 2 paturi - 160. Pentru familiile cu copii între 2-12 ani există următoarele facilități: primul copil 50% reducere, al doilea gratis. Tarifele pentru transportul autoturismelor variază între 40 și 150 de dolari, în funcție de tipul autovehiculului. Pe perioada sezonului estival tarifele nu se majorează. Optional, firma mai oferă și alte servicii la Istanbul (cazare, tur de oraș).

Bogdan DINU



Nemuritorul Murphy

☺ În orice organizație, întotdeauna va fi o persoană care știe ce se petrece. Această persoană trebuie concediată.

☹ Să nu mergi niciodată într-o instituție fără să ții o hartiță în mână.

☺ Una istoric competent poate demonstra că orice eveniment, odată ce s-a produs, era inevitabil.

☹ Când nu știi ce să faci, mergi repede și arată-te preocupat.

☺ Necazurile vin căte trei: primul după o serie de trei nu este al patrulea ci o nouă serie de trei.

MAGAZIN



De un deosebit interes s-a bucurat, la recenta reuniune a Organizațiilor Nonguvernamentale din România, desfășurată la Constanța, standul Fundației "REBUSTIM" – filiala Constanța, (președinte – inginer Ioan Ghindescu, vicepreședinte – colonel (r) Constantin Oprea, secretar – Ioan Bonchiș) în care este inclus și Clubul "DELFINUL", aflat sub egida Cercului Militar din Constanța.

Standul a prezentat vizitatorilor realizări ale filialei – revista "TIMONA-MAR" a clubului de rebus "DELFINUL" precum și alte creații ale membrilor clubului, publicate în reviste de specialitate.

Text și foto:

*Locotenent-colonel (r)
Constantin OPREA*

ORIZONTAL: 1) Lămurit din două vorbe – Către un campion! (monoverb). 2) Jocul numerelor (pl.). 3) Trece cu capul plecat! – Atins de lacrimile dimineții. 4) Literă slavonă luată din viață! – Club rebusist al Cercului Militar Constanța. 5) Lăsată sub semnătură – În haco! 6) Cel mai bun portar al handbalului românesc, supranumit "pantera neagră" (Mihai, n.1938) – Ofertă nepoliticăoasă... în marină! 7) Jocul imaginilor – Se-nțeleg prin somno. 8) Uniunea Generală a Sindicatelor (siglă veche) – Sunete primare – Afiate în radă! 9) Careuri fără puncte negre – Variantă la alegeri. 10) Intrată-n top... pentru definiții – Un careu dificil. 11) Angajat la SIGURANȚA STATULUI – Pasiunea de-o viață a lui V.B.

VERTICAL: 1) Joc enigmistic de găsire a unui cuvânt și a omorîmîului său accentuat pe altă silabă. 2) Jocul Imaginației – PROCES VERBAL. 3) Regretatul rebusist constănțean, colaborator apreciat la REBUS, REBUS-TIM, TELEGRAF, MARINA ROMÂNĂ etc. (23.07.1924 – 09.09.1992). 4) Rețea centrală... din vara pariziană! – Studiază atlasul din scoartă-n scoartă. 5) Încărcătura armei! – Doctorand (abr. uz.) – STAL (anagramă calitativă). 6) Încântat de AURORA (pl.) – Traistă goală! 7) "... de cuvinte", jocul metagramelor – Legendar CĂPITAN DE CURSĂ LUNGĂ. 8) Primă apariție în economia de piață – Învinge-n sfârsit! 9) Una din fetele lui Barbu Delavrancea (repetiție la RINOCERII!) – Se-nfinge la o frigură bună – N-are puncte proprii de vedere. 10) A aeris... un careu – "Slăbiciunea" lui V.B. 11) A doua treaptă la rachete – Vechi cerc rebusist condus de V.B.

DICȚIONAR: REDL, ETE, DRD, RIRI
CLUB REBUS "DELFINUL" – CONSTANȚA (Ion BRINDEA, Tina BUTOI, Gheorghe MOLDOVAN, Constantin OPREA, Gabriel POPESCU, Dumitru TOMA-BĂBĂIANU, Virgil SEBE)

IN MEMORIAM

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1		V									
2		I									
3		C									
4		T									
5		O									
6		R									
7		B									
8		U									
9		T									
10		O									
11		I									

Preț: 1000 lei

