MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 49 (OCTOMBRIE - NOIEMBRIE 1997)

125 de ani
de învățământ superior de marină

Din SUMAR:

- BATALIONUL DE INFANTERIE MARINĂ ..... pag. 6
  - un UNICAT în Armata Română
- CONCLUZII LA „DUNĂREA'97" ..... pag. 10
- VIVAT ACADEMIA ..... pag. 12
- OASPEȚI AI MARINEI MILITARE ..... pag. 14
- NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII ... pag. 17
- FILE DE ISTORIE ..... pag. 20
- RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII ..... pag. 22
- MAGAZIN ..... pag. 26

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 - 18497/132

Coperta I :	Un eveniment de importanță națională - 125 de ani de învățământ superior de marină
Coperta IV :	N.C. „Lt. Cdor. VASILE PĂUN" la aplicația „Dunărea'97"

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

ZIUA ARMATEI ROMÂNE

„Sunt suflet din sufletul neamului meu..."

PARTENERIAT PENTRU PACE

„RESCUE EAGLE 97"

Relațiile de colaborare dintre Marina Militară Română și US Navy sunt în continuă diversificare și consolidare, dovadă fiind și exercițiul naval româno-american **"RESCUE EAGLE '97"** desfășurat în perioada 13-20 august a.c. A fost creat cadrul necesar antrenării forțelor participante în organizarea și executarea operațiunilor de asistență umanitară, supraveghere navală și dragaj, folosind componente navale, terestre și combinate aparținând celor două țări, astfel:

• **ROMÂNIA** – fregata 264 **"EUSTAȚIU SEBASTIAN"**, dragorul maritim 24 **"REMUS LEPRI"**, nava **"ALBATROSUL"**, vedetele de scafandri **"VENUS"** și **"JUPITER"**, o grupă de scafandri, un pluton de infanterie și 60 de "evacuați" din partea Inspectoratului Județean de Apărare Civilă Constanța.

• **S.U.A.** – nava de debarcare **"PONCE"**, crucișătorul ușor **"THOMAS GATES"**, nava de patrulare **"CYCLONE"**, 6 elicoptere ambarcate, 25 scafandri de luptă și membri ai trupelor speciale, 250 infanteriști marini.

Componenta maritimă a exercițiului a cuprins misiuni specifice de supraveghere navală și de dragaj, îndeplinite fără probleme, mai ales că patru dintre echipajele navelor participante – fregata **"EUSTAȚIU SEBASTIAN"**, dragorul maritim **"REMUS LEPRI"**, nava de debarcare **"PONCE"** și nava de patrulare **"CYCLONE"** – au desfășurat misiuni similare, în bune condiții și cu ocazia aplicației **"COOPERATIVE PARTNER '97"**, din Bulgaria.

În poligonul Babadag s-au executat trageri cu armamentul de infanterie, exerciții de transport personal, materiale și evacuare medicală cu elicopterele CH-46E.

Pe 19 august a fost simulată, în zona Constanța Sud-Agigea, o situație complexă de criză generată de dezastre naturale și de haosul creat prin deteriorarea rapidă a situației politico-economice. "Incendiul" declanșat la o navă din danele petroliere, "explozia" unei cisterne cu gaz lichefiat precum și acțiunea "grupurilor teroriste" în zona orașului Constanța au determinat forța multinațională de protecție să treacă la evacuarea pe mare a populației necombatante și la acordarea asistenței umanitare în taberele de sinistrați și refugiați din zona Constanța Sud-Agigea. În acest scop a fost amenajat centrul de evacuare a necombatanților și au fost detaliate, în prezența șefului Statului Major al Marinei Militare, activitățile standard care se desfășoară în astfel de situații: trierea în funcție de sex și starea de sănătate, controlul pentru depistarea armelor, drogurilor sau materialelor de contrabandă, înregistrarea datelor de identitate, acordarea asistenței

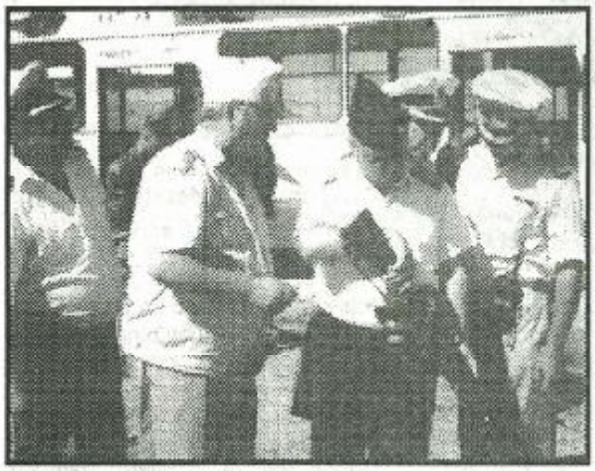
Căpitan ***Costel SUSANU***

continuare în pagina 4 ☞

☞ urmare din pagina 3

medicale celor cu probleme de sănătate, ambarcarea în elicopterele CH-46E și transportul pe nava de debarcare "**PONCE**".

Centrul de evacuare a fost organizat și dotat de către infanteriștii marini din **MEU-22** (Marine Expeditionary Unit), care au colaborat perfect cu plutonul din subordinea Corpului 9 Armată. Au fost prezentate materialele și tehnica de suport logistic – pachetele de hrană MRE (Meal Ready to Eat), garantate 5 ani, disponibile în 16 meniuri diferite cu valoarea nutritivă de 1.200 calorii fiecare; instalația de purificare a apei contaminate, cu capacitatea de 600 galoane/oră; vehicule logistice,



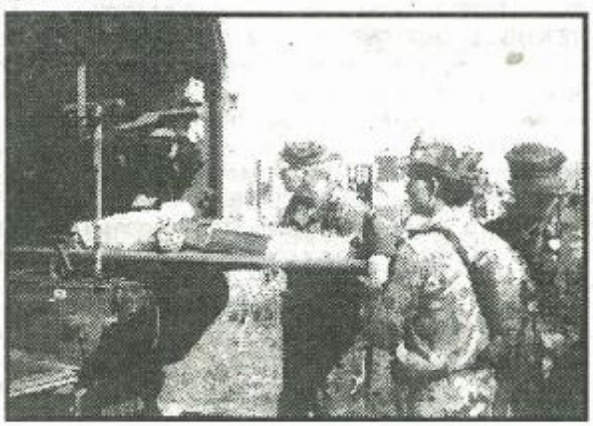
buldozere și excavatoare pentru crearea rampelor și a drumurilor de acces, precum și tehnica de luptă – vehicule de atac în teren accidentat, amfibiile de asalt care pot transporta 25 "marines", cu echipament complet, de la nava de debarcare la țărm; puștile de asalt M-16A2, calibrul 5,56 mm, cu bătaia eficace la 550 m; lansatoarele de grenade de 40 mm, atașabile la puștile M-16A2; lansatorul de rachete antitanc M-47 "Dragon", eficace până la 1.000 m; pistolul semiautomat M-9 etc.

"Dacă elicopterul se prăbușește în mare, trageți acest cordon, pentru a putea fi recuperați!"

Acesta a fost unul dintre sfaturile cu care am fost "încurajați" înainte de ambarcarea în elicopterul **CH-46E "SEA KNIGHT"**, pentru a fi transportați pe USS "**PONCE**". Cu toate că aventura a durat mai puțin de 10 minute, cei 12 ziariști "evacuați" din "zona de risc" pot trece această experiență în categoria "senzațiilor tari". **CH-46E** se afla în dotarea infanteriștilor marini americani și în războiul din Vietnam, fiind folosit – ca și acum – la transport materiale, tehnică de luptă, personal, precum și la evacuarea răniților sau necombatanților. Are două motoare, două elice și poate acționa eficient în orice condiții meteorologice.

Ajungem fără probleme pe USS "**PONCE**", navă intrată în serviciu pe 10 iulie 1971 și comandată, în prezent, de căpitan-comandorul **William Scardina**. Până la sosirea în portul Constanța, cu o scurtă pauză pentru dejun, pornim în explorarea acestui adevărat "oraș plutitor", atât datorită personalului ambarcat (395 marinari și 923 infanteriști marini), cât și dimensiunilor impresionante. "**PONCE**" are o autonomie de 10.000 Mm, fără realimentare, poate asigura, cu mijloacele de la bord, subzistența a 1.500 persoane, timp de 60 de zile, dispune de personal specializat pentru cabinetele medicale, laboratoarele bacteriologic și radiologic, camera de sterilizare și stomatologie. Instalațiile de desalinizare folosesc apa de mare pentru a asigura 60.000 de galoane de apă potabilă/zi, iar cele patru generatoare pot asigura alimentarea cu energie electrică a unui oraș de 26.000 locuitori.

Cu ocazia prezenței americane la Constanța, din această vară, s-au înregistrat și evenimente în premieră: **USS "CYCLONE"**, comandată de locotenentul **Gilbert Curtis**, a fost prima navă americană care, însoțită de **N.P.R. "LĂSTUNUL"**, a intrat pe fluviul Dunărea, în amonte, până la Tulcea, iar cu prilejul festivităților dedicate Zilei Marinei Române a defilat alături de navele românești. Tot pe 15 august avionul de supraveghere maritimă **P-3C ORION** a survolat faleza din fața Statului Major al Marinei Militare, un elicopter **SEA HAWK** a lansat o ancoră de flori în memoria eroilor marinari, iar un pluton de infanteriști marini americani a prezentat onorul președintelui României și celorlalte oficialități prezente.



Concluzionând, putem afirma că exercițiul **"RESCUE EAGLE '97"** a demonstrat că marinarii militari și infanteriștii marini români pot îndeplini, în condiții optime, misiuni cu colegii americani – fapt susținut și argumentat atât în cadrul conferințelor de presă cât și în discuțiile purtate pe timpul desfășurării activităților. Constatăm chiar – fără exagerare – o rutinare a marinarilor militari români în executarea acestor exerciții. Trecând peste complexul dotării materiale ei reușesc să se impună și să convingă prin profesionalism, seriozitate, cunoașterea limbii engleze, adaptabilitate la situații noi și spirit de corp.

Vorbind de spirit de corp, este cunoscut faptul că toate navele de luptă americane au blazoane proprii și denumiri onorifice (de exemplu, "**PONCE**" este "**The Proud Lion**", "**THOMAS GATES**" - "**Defender of the Republic**", etc.), care sunt marcate, înscrise sau afișate în locurile importante de pe navă semnificând, de fapt, identitatea acesteia. Departe de a fi simple amănunte, aceste simboluri unesc și individualizează echipajele, având un important rol și în educația lor morală. O astfel de inițiativă (care nu este nici prea costisitoare) ar fi de bun augur și în Marina Militară Română.

Parteneriat pentru pace

„BRIZA MĂRII '97"

Chiar și în condițiile unui buget rectificat, MARINA MILITARĂ a ieșit din nou "la rampă" în cadrul unei aplicații multinaționale desfășurată timp de o săptămână în raionul maritim din apropierea coastelor Crimeii, intitulată **"Briza mării '97"**, prevăzută în programul "Parteneriat pentru Pace", între țările membre NATO și partenere.

Sâmbătă, 23 august, după obișnuita revistă de front a efectivelor, efectuată de contraamiralul Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Marinei Militare, fregata "AMIRAL BĂRBUNEANU", comandată de căpitan-comandorul Vasile Giosan a părăsit portul Constanța îndreptându-se către punctul de întâlnire stabilit în ordinul de operații al exercițiului, o bază militară de pe malul lacului DONUZLAV (la 30 de mile N-E de Sevastopol).

Desfășurată sub conducerea Statului Major al Marinei Militare Ucrainene, aplicația "SEA BREEZE '97" a reunit forțe navale și aeriene din Bulgaria, Georgia,

România, S.U.A., Turcia și Ucraina, în scopul antrenării forțelor multinaționale în operațiuni de menținere a păcii și de acordare a asistenței umanitare.

Prestația marinarilor români a fost, și de această dată, apreciată de gazde, oficialități și specialiștii prezenți la aplicație, drept una de marcă, fapt ce onorează echipajul fregatei "AMIRAL BĂRBUNEANU".

Căpitan ***Nazir GELALEDIN***

Un SIMBOL NAȚIONAL care ruginește...

SPIRITUL "MIRCEA" – FĂCLIA CARE CĂLĂUZEȘTE MARINA ROMÂNĂ

"Nava aceasta, o parcelă desprinsă din trupul țării, a fost, ani de-a rândul, cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate; "MIRCEA" a purtat, pentru întâia oară, falnic, la vârful catargului, flamura românească, fluturând pe căile mărei, prin toate porturile Europei". JEAN BART.

Aprecierile lui Jean Bart se referă la primul bric "MIRCEA", intrat în serviciu în anul 1882, velierul care a format și a transmis SPIRITUL MIRCEA – sprijinul moral de care avea nevoie tânăra Marină Română de atunci, **simbolul național** care trebuie apărat astăzi.

Ar putea să pară desuetă pledoaria pentru o navă cu vele acum, în era propulsiei atomice și a navigației prin satelit. Marinarii nu trebuie să fie convinși de contrariu pentru că ei știu și, mai ales, simt, indiferent de vârstă, emoția cu care au urcat pentru prima dată în arboradă și au trecut prin crucetă pentru a ajunge la posturile de manevră a velelor, instrucția tradițională care, paradoxal, prin duritatea ei, imprima sentimentul împlinirii marinărești, dezvolta rezistența și întărea camaraderia dar, mai ales, transmitea, din generație în generație, SPIRITUL MIRCEA.

"Veteranul valurilor" a predat ștafeta navei-școală "MIRCEA", construită la Hamburg, care sosea în portul Constanța pe 17 mai 1939 și care, până în prezent, a efectuat 22 de marșuri în apele internaționale, vizitând 44 de porturi din 22 de țări. Sperăm ca acest palmares să se îmbogățească și în viitor cu toate că au trecut deja 3 ani de când "MIRCEA" zace în Șantierul Naval din Brăila, imobilizat de eterna "criză financiară", degradându-se câte puțin în fiecare zi.

Acesta a fost motivul pentru care Liga Navală Română, filiala Constanța, a organizat o conferință de presă unde contraamiralul (r) ing. **Ilie Ștefan** a prezentat situația alarmantă în care se află acum nava-școală și a propus identificarea posibilităților concrete pentru salvarea acestui simbol național. Au fost prezenți contraamiralul (r) **George Petre**, realizatorul unui film documentar pe această temă, comandorii (r) **Petre Zamfir** și **Alexandru Hârjan**, foști comandanți ai navei-școală, membri ai LNR și ai Asociației Filatelice, care au inițiat deja prima acțiune concretă – realizarea unei emisiuni filatelice speciale, locotenent-comandorul **Decebal Vrânceanu**, comandantul Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza", instituție care, de asemenea, se află în pericol de a fi "luată" de valul reformei.

Nu știm dacă o campanie de presă va reuși să rezolve mai mult decât demersurile oficiale de până acum dar avem convingerea că SPIRITUL MIRCEA va rămâne nemuritor, chiar dacă se va ajunge la ultima soluție – apelul către Țară, apel care a fost lansat de LNR și când se strângeau fondurile pentru construcția navei. Și acum, ca și atunci, **"românii din tot cuprinsul țării și de aiurea se vor simți mândri să știe că un colț de velă, un crâmpei de parâmă, o bucată de vergă sau catarg, un MIT, au fost făcute din obolul dat din buna lor inimă...".**

Căpitan ***Costel SUSANU***

Batalionul de infanterie marină – un UNICAT în Armata Română

DELTA, LOCALNICII ŞI OŞTENII SĂI

În demersurile noastre gazetăreşti poate am zăbovit mai puţin, sau sporadic, asupra activităţii Batalionului de Infanterie Marină aparţinând Marinei Militare Române, iar aceste rânduri îşi propun un început în ce priveşte relevarea mai pregnantă a vieţii şi muncii oamenilor acestei "familii" ostăşeşti. O unitate puţin numeroasă, dar care în cadrul Armatei Române reprezintă, ca misiuni şi moduri de acţiune cu un puternic specific, un UNICAT.

Iată, pentru început, trei "repere" ce sprijină afirmaţia făcută.

DELTA şi zona marilor lacuri litorale (spaţiul pe care unitatea are, în esenţă, misiunea să-l apere) este un unicat geografic. Acest "complex", întins pe zeci de mii de hectare, constituie cea mai mare "zonă umedă" din Europa. Un "terra inferma" – un pământ "moale", cu un păienjeniş de canale, mlaştini, grinduri, zone virgine. Cu o "hartă" care se schimbă după fiecare inundaţie, iar acestea sunt anuale...

LOCALNICII. Se spune că, geografic, locurile îşi pun amprenta asupra oamenilor, pe sufletul şi fizicul lor, determinându-le comportamentele, trăsăturile de caracter şi chiar profesiunile. Englezul e "rece", iar meridionalul vesel – asemenea locurilor natale. În Deltă, izolarea colectivităţilor umane, confruntarea lor permanentă cu apele (căci tot ce e vital, aici, e legat de aceasta – ea e calea de comunicaţie, ea oferă sursa majoră de hrană) face ca spiritul de întrajutorare, sentimentul de apartenenţă la o "familie" unică prin specific, să fie elementul principal ce caracterizează localnicii Deltei.

OŞTENII SĂI. Oare care sunt potenţialii vânători de munte? O întrebare cu răspunsul ca şi dat! Desigur, oamenii munţilor – ciobani, vânători, forestieri şi silvici. Dar infanteriştii marini? Desigur, pescarii, marinarii, oamenii satelor şi cătunelor Deltei. Căci, cine mai bine decât ei ar putea să cunoască această "casă", acest colţ de pământ românesc, ce trebuie apărat, la nevoie? Iar **cum** trebuie apărat, aceasta se învaţă aici, la Batalionul de Infanterie Marină.

Dar să facem cunoştinţă cu câţiva dintre acei oameni – ce şi-au făcut o nobilă profesiune de credinţă din a forma, instrui şi educa viitorii infanterişti marini români, constituind valorosul nucleu de cadre al acestei unităţi unicat. Între aceştia, alături de comandantul batalionului, locotenent-colonel Vasile Romanescu, sunt locotenent-colonelul Costin Dumitru, maiorii Constantin Cărămidaru (şeful Statului Major), Valentin Uricaru, Radu Roşcăneanu şi Vasile Carp. "Toţi am fost colegi – ne spune domnul comandant - şi am început aici profesia, ca locotenenţi, iar acest fapt a contribuit la crearea unui climat armonios, pus sub semnul conlucrării, încrederii reciproce şi prieteniei.

Şi, gândind cu respect la generaţiile mai vârstnice (la foştii comandanţi – colonelul Zugravu, "părintele" infanteriei marine, colonelul Şerbu, sau "înaintaşul" meu direct, colonelul Curcan) dorim să păstrăm acest spirit, transmiţându-l colegilor mai tineri – căpitanii Daniel Frumosu, Alexandru Jugaru, Viorel Sitoianu, în care ne recunoaştem, cumva, pe noi, cei de ieri. În numele acestui spirit, consolidat şi de conştientizarea unicităţii unităţii noastre, îndatoririle profesionale şi obiectivitatea vin pe primul loc. Poate cam ... uitaţi la capitolul înzestrare, încercăm să suplinim aceasta cu muncă şi încercare de perfecţionare".

Iar munca, aici, la B.I.M. – cum i se zice subunităţii, prescurtat – presupune servituţi, poate mai severe ca în altă parte. Căci din primăvară până în toamnă "infanteristul marin nu are ce căuta în cazarmă". "Cazarma" sa devine Delta şi zona lacurilor, cu hăţişurile şi canalele sale, în care ostaşii

trebuie să învețe să se orienteze, să supraviețuiască, să deprindă specificul profesiei – lupta în grupuri mici, de comando, să depisteze și să anihileze posibilul adversar "infiltrat" în acest spațiu. Cu acest specific, instruirea infanteristului marin "nu seamănă cu altceva".

Cât privește perfecționarea acestei munci (modest, gazdele spun "încercare") ea are dimensiuni surprinzătoare ca și complexitate, ca demers intelectual. Astfel, se află în lucru realizarea unor dispoziții (un "micro" – regulament) care să centreze și să ordoneze nu numai experiența practică acumulată aici ci și cea dobândită cu prilejul numeroaselor schimburi de experiență realizate, mai ales cu Infanteria Marină a S.U.A. (toți ofițerii statului major au avut acest prilej). Totul adaptându-se la misiunile și specificul unității. Un demers creator, așadar, ce onorează autorii săi.

Desigur, ar fi atâtea de scris despre infanteriștii marini, dar dacă spațiul presupus acestui articol s-a epuizat acum, vom reveni, poate mai la obiect, căci beneficiem de promisiunea (în primul rând a domnului maior Constantin Cărămidaru) de a prezenta cititorilor gânduri, idei, păreri ÎN DIRECT – adică sub forma unor articole semnate chiar de "subiecții" de acum – infanteriștii marini.

INFANTERIȘTI MARINI ÎN MISIUNE UMANITARĂ

Îl întâlnim, în dimineața în care ne începem documentarea, pe comandantul Batalionului de Infanterie Marină, domnul locotenent-colonel Vasile Romanescu, în ținută de companie, abia sosit în unitate din misiune, după o noapte nedormită. Curiozitatea firească a gazetarului ne face, pentru moment, să abandonăm – ca de atâtea ori, în fața realității – planul de documentare alcătuit "acasă" și să ne interesăm de aceasta. "O misiune – ne răspunde interlocutorul – declanșată ca urmare a unei alerte reale. De fapt o misiune cu scop umanitar, dar cu un obiectiv fără precedent, pentru noi. Cu misiuni umanitare infanteriștii marini sunt obișnuiți, căci viața oamenilor din zona Deltei și marilor lacuri este strâns legată una de alta, iar spiritul lor – deci și al nostru – de întrajutorare este poate mai mare ca în altă parte. O impune cotidiana înfruntare a tuturor cu un mediu natural – pitoresc văzut ca turist, dar aspru și plin de greutăți pentru cel ce trăiește aici (inundații, lipsa căilor de comunicații, accesul tehnicii limitat etc.). Așadar, acțiunile umanitare sunt ceva, aș zice, obișnuit pentru infanteristul marin. Dar ca să intervii pentru salvarea a doi călători... cu balonul, aceasta, într-adevăr, nu mai făcusem. Realitatea a vrut, însă, să o facem.

Pe scurt, în seara zilei de 9 septembrie, în jurul orei 22, am fost alertați și am primit misiunea să localizăm doi călători cu balonul (aparținând unui grup de pasionați ai acestui sport, ce traversau această parte a Europei) care s-au prăbușit undeva, în zona Sarinasuf. La ora 22,30 subunitatea de intervenție era adunată, așteptând ordine. Am hotărât să folosim și acest prilej în scopul obiectivului esențial al muncii noastre – continua instruire în teren a oamenilor noștri. Am ordonat, astfel, o misiune de cercetare în zona canalului Dunavăț și canalului Lipovenilor. Ne-am deplasat în raion și am acționat, ca de atâtea ori, având sprijinul localnicilor. I-am localizat; balonul naufragiase într-o zonă virgină, cu vegetație specifică, nu mai mare de 300 m.p., dar din care, cu orizontul total obturat, cei doi oameni nu puteau ieși. O barcă cu motor, cu localnici și locotenentul Viorel Sitoianu (vorbitor de engleză) a penetrat cu greu bariera stufărișului și l-a contactat. La ora 2.00 mi-a transmis, prin radio, faptul. Am stat în asistență până dimineața. Am raportat zona, iar comandantul Poliției Tulcea, pe

Propunere pentru un ecuson al Batalionului de Infanterie marină

baza acestei informații a urmat să obțină un elicopter care să-i preia. Sub primele raze ale unui răsărit magnific de soare, soldații și cadrele subunității erau obosiți de noaptea de căutare, dar entuziasmați. N-am scăpat prilejul să concluzionăm asupra aspectelor specifice de orientare în Deltă, asupra riscului de a te rătăci rapid, asupra modului de acțiune în cazul unei operațiuni umanitare, dar și în cazul unei posibile misiuni de luptă, desfășurată în acest spațiu".

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

continuare în pagina 8 ☞

urmare din pagina 7

ŞASE SUTE DE TREPTE, ÎN TIMP

Dacă ar fi să căutăm rădăcinile în istorie ale actualului Batalion de Infanterie Marină n-ar trebui să începem cercetările prea departe de garnizoana sa, ci doar la aproximativ... şapte kilometri. Dar, în timp, aceste căutări ar însemna să coborâm, pe firul anilor, peste 600 de trepte, peste şase veacuri, aşadar. Căci, profilându-se semeţ pe creasta stâncii de granit, asemenea unui cuib de vulturi, cetatea Heracleea, cu străvechile sale ziduri şi turnuri, roase de colţii vremii, stă mărturie acestor începuturi. De aici, oştenii lui Mircea cel Bătrân, "domn până la marea cea mare", vegheau având, practic, aceeaşi misiune ca şi urmaşii lor de azi – infanteriştii marini ai B.I.M.-ului.

În România modernă primele elemente luptătoare prefigurând misiuni specifice apărării la litoral, în Delta Dunării şi complexul lagunar Razelm – Sinoe ca şi pe sectorul Dunării maritime au apărut la începutul deceniului trei al acestui secol prin înfiinţarea apărării fixe maritime şi fluviale, în subordinea Marinei.

În anul 1939 existau grupate în staţiuni (Sulina, Liman şi pe braţul Chilia) 12 puncte de observare dispersate între grindul Chituc şi Pardina. Acestea îndeplineau misiuni de observare şi legătură navală, de pază şi apărare a sectoarelor încredinţate.

În timpul stării de criză de la începutul celui de-al doilea război mondial, la 1 aprilie 1940, prin Înaltul Decret nr. 635 se constituie, pentru apărarea litoralului, pe lângă Regimentul de Geniu Marină şi Divizionul de Artilerie de Coastă, BATALIONUL DE INFANTERIE MARINĂ, **prima unitate de acest fel în armata română**, cu un efectiv de 48 de ofiţeri, 55 de subofiţeri şi 2250 de gradaţi şi soldaţi. Batalionul avea misiuni de observare şi apărare dispersată prin posturi de observare şi misiuni specifice acestui gen de armă, de debarcare sau apărare a porturilor, prin compania de debarcare.

Apropierea iminentă a războiului a necesitat reconsiderarea forţei şi misiunilor în zona Dunării maritime având-se în vedere vecinul de la nord şi, la 1 mai 1941, PRIN ÎNALTUL DECRET nr. 1527, BATALIONUL DE INFANTERIE MARINĂ SE TRANSFORMA ÎN REGIMENT.

În timpul celei de-a doua conflagraţii mondiale infanteriştii marini, asemenea tuturor soldaţilor Oştirii româneşti, şi-au împlinit, cu jertfe de sânge şi bravură, datoria faţă de ţară. Ca o consecinţă a acestor dramatice evenimente pe care – prin firea şi modul său de a fi – poporul român nu le-a dorit, dar care i-au fost impuse ca o vicisitudine a istoriei, Infanteria marină română a fost, începând din 1945, mereu diminuată astfel încât în 1949 era, practic, desfiinţată.

După august 1968, odată cu eliberarea de sub tutela doctrinară a Tratatului de la Varşovia şi elaborarea unei concepţii de apărare proprii, după exemplul vânătorilor de munte, s-a căutat să se reînfiinţeze şi să se reia tradiţia infanteriei marine. Şi, astfel, la 28 octombrie1971, ia fiinţă Batalionul 307 Infanterie Marină dislocat în cazarma tabără din 2 Mai, sud Mangalia.

Destinul, urmându-şi căile sale nepătrunse, repara, astfel, altă nedreptate făcută Oştirii române, redându-i unul dintre corpurile sale de elită.

Scafandrii – o elită în cadrul unei arme de elită

Interviu cu domnul comandor ION MUNTEANU, comandantul cursului de scafandri din cadrul Centrului de Scafandri

Datorită condiţiilor speciale în care îşi desfăşoară activitatea şi a misiunilor pe care le îndeplinesc, scafandrii nu au timp să se "plictisească". Sunt permanent în "luptă" cu baremele testelor medicale şi de pregătire fizică – probe nemiloase care nu ţin cont nici de grade nici de vârstă – având însă satisfacţia că fac parte dintr-un corp oarecum exclusivist în care este greu să intri dar şi mai greu să faci carieră. Pentru asta ai nevoie de pasiune, tenacitate, forţă fizică şi psihică, devotament şi camaraderie, calităţi pe care trebuie să le cultivi în permanenţă, aşa cum, cu siguranţă, reuşeşte comandorul **Ion Munteanu**, comandantul cursului de scafandri, omul care, la 53 de ani, încă execută misiuni de scufundare alături de tinerii săi discipoli, dezvăluindu-le tainele acestei fascinante profesii care, de fapt, este o aventură continuă.

- Domnule comandor, a existat o "scânteie" care v-a aprins pasiunea pentru această profesie, ţinând cont de faptul că, acum 30 de ani, ea încă îşi căuta făgaşul?

- Cu siguranţă, da. Am absolvit Şcoala Superioară de Ofiţeri de Geniu în anul 1966. În timpul ieşirilor în tabere de instrucţie la Olt, am făcut şi un curs de iniţiere în scafandrerie; cred că atunci s-a produs "scânteia" de care vorbeaţi. Acest curs mi-a plăcut foarte mult, mai ales că eram şi bun înotător. Cu toate că sunt originar din Roman, la absolvire am ţinut neapărat să vin la mare, ceea ce s-a şi întâmplat, fiind repartizat la Mangalia, pe funcţia comandant de pluton pionieri scafandri. În 1969 am fost numit scafandru instructor, iar din 1974 până în 1976, când a fost înfiinţat Centrul de Scafandri în garnizoana Constanţa, am fost comandant de unitate, având gradul de căpitan. Timp de 3 ani, între 1978-1981, am fost şi în postură de "lup ispăşitor", în urma unui eveniment nefericit, perioadă în care am instruit şi militari cu termen redus. Din 1981 am revenit în Centrul de Scafandri, fiind numit comandant de curs în anul 1990.

- Acestea fiind reperele importante ale carierei dumneavoastră, vă rog să detaliaţi, în special, perioada de pionierat din anii '60.

- Începând cu anul 1968 am avut şansa să lucrez efectiv sub îndrumarea primului ofiţer de marină care a făcut scafandrerie autonomă – comandorul (r) **Constantin Scarlat** – cel care a argumentat şi a insistat pentru înfiinţarea unui grup de scafandri autonomi. Se selecţionau 10-15 militari din marină, foarte buni la înot (aveam chiar campioni naţionali şi balcanici) şi care aveau o motivaţie puternică pentru a face

scafandrerie. Încorporarea militarilor în termen se făcea o dată pe an, în luna octombrie, iar stagiul militar era, după cum ştiţi, de doi ani. Instruirea la bazin începea în toamnă şi se încheia în iunie, când ieşeam la pregătire în mare. Practic, scafandrii erau antrenaţi un an de zile, după care puteau îndeplini fără probleme misiuni cu un mare grad de risc.

Antrenamentele erau foarte dure şi complexe - de multe ori piecam înot din dana militară şi ieşeam în mare 5-6 km. Se punea accent deosebit, ca şi acum de fapt, pe o pregătire fizică temeinică, o sănătate "de fier" şi un psihic echilibrat.

- Se spune că nici o scufundare nu seamănă cu alta, iar profesia în sine este, cum apreciam la începutul interviului, o aventură continuă. Aveţi câteva argumente în sprijinul acestor afirmaţii?

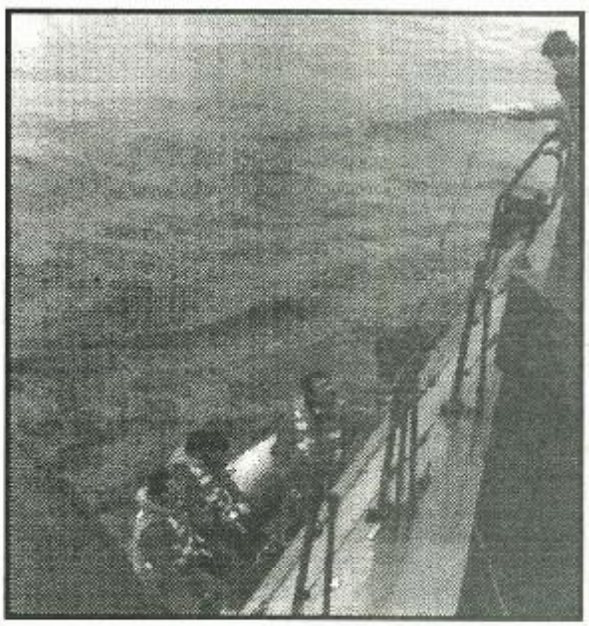
- Desigur. Îmi amintesc de un antrenament cu scufundare în mare, în zona 2 Mai. S-a primit prin radio un mesaj urgent ca grupul de scafandri să se prezinte imediat la unitate. Comandorul (r) **Constantin Scarlat**, împreună cu colegii mei, au plecat în viteză şi abia la unitate au realizat că lipseşte Munteanu. Mă uitaseră în apă. S-au întors să mă recupereze, dar eu mă resemnasem şi deja ajunsesem înot la intrarea în port.

Momente inedite şi tensionate am trăit cu ocazia misiunilor de cercetare cu pătrunderi la diferite obiective. Am avut rezultate foarte bune şi, pe lângă succesul nostru, am contribuit şi la îmbunătăţirea dispozitivelor de protecţie a obiectivelor. Dar, nu numai misiunile de scufundare erau pline de neprevăzut. În una din taberele de supravieţuire, pe care le făceam în zona Hagieni, am ajuns spre seară, ne-am instalat corturile şi, fiind foarte obosiţi, am adormit. Dimineaţa de-abia am avut ocazia să citim, consternaţi, panourile de avertizare din jurul nostru: "**Accesul interzis – rezervaţie pentru vipere!**".

Aşadar, putem într-adevăr să spunem că scafandrii trăiesc o aventură continuă, care le formează şi le cultivă calităţile necesare îndeplinirii misiunilor.

- Domnule comandor, la 53 de ani încă executaţi activităţi de scufundare fiind, şi din acest punct de vedere, un "veteran" în branşă. Cum reuşiţi?

- "Secretul" este educaţia permanentă în dezvoltarea şi întreţinerea condiţiei fizice, fără de care nu ai curaj să intri sub apă. Mai adăugaţi, un regim de viaţă raţional, cumpătat, consum caloric ştiinţific şi, nu în ultimul rând, o călire psihică permanentă pentru a putea face faţă situaţiilor neprevăzute. Fiecare scafandru trebuie să-şi facă, mental, algoritmul pe care trebuie să-l urmeze pentru a rezolva orice problemă potenţială. Îmi amintesc de o scufundare la o platformă de foraj marin, când m-am agăţat de o parâmă. Acestea sunt situaţii în care se poate intra uşor în panică. Aveam două posibilităţi – să încerc să tai parâma,



ceea ce presupunea un efort foarte mare, sau să-mi desfac aparatul pentru a mă degaja. Am ales varianta a doua şi am reuşit să rezolv problema în 12 minute, aproape de limită, deoarece timpul de scufundare era 15 minute. Deci, sunt situaţii în care trebuie să cântăreşti foarte rapid şi eficient posibilităţile de rezolvare şi asta nu o poţi face fără un psihic echilibrat.

- Într-o statistică, neoficială, aţi reuşit până acum să brevetaţi peste 2300 de scafandri. Cine sunt acum candidaţii şi cum se desfăşoară în prezent pregătirea scafandrilor?

- Avem o convenţie cu C.M.J. Constanţa şi facem o preselecţie înainte de încorporare. În afară de militarii în termen avem candidaţi din rândul cadrelor Marinei Militare, din subunităţile de cercetare ale celorlalte categorii de forţe, din Brigada Antiteroristă a S.R.I. sau din subunităţi ale Ministerului de Interne.

Baremele sunt în funcţie de categoria scafandrilor: 0-40 m – categoria a III-a; 40-60 m – categoria a II-a; peste 60 m – categoria I, scafandri de mare adâncime. Candidaţii trebuie să treacă probe de pregătire fizică generală şi medicale, strict stabilite. Dacă nu apar evoluţii evidente în urma verificărilor – săptămânale, lunare, la 2 luni şi la sfârşit de curs – candidaţii sunt nevoiţi să abandoneze cursul.

- Cât de intensivă trebuie să fie pregătirea pentru a putea concentra, în 2 luni şi jumătate, antrenamentele pe care le desfăşuraţi pe parcursul unui an? Sunt comparabile rezultatele?

- Categoric, nu se poate concentra instrucţia pe care o făceam un an de zile, în condiţiile în care stagiul militar era de 2 ani, în două luni şi jumătate, cât durează cursul în prezent. Încercăm să compensăm această situaţie, în primul rând cu motivaţia deosebit de puternică a cursanţilor, care folosesc inclusiv timpul liber pentru pregătire şi, de asemenea, cu programele de instruire de la unităţi, după absolvirea cursului de scafandri.

- Revista "MARINA ROMÂNĂ" a semnalat recordul naţional de adâncime (500 m. scufundare în saturaţie) stabilit în Laboratorul Hiperbar al Centrului de Scafandri, în perioada 25.09. – 09.10.1984. Ce activităţi desfăşuraţi în prezent în cadrul acestui laborator?

- În Laboratorul Hiperbar executăm testarea cursanţilor înaintea scufundărilor reale, verificarea şi antrenarea scafandrilor în menţinerea rezistenţei fizice a organismului la temperaturi scăzute (4° C), antrenamente de menţinerea condiţiei fizice pentru scafandrii de mare adâncime precum şi testarea tehnicii şi aparaturii noi. Tot aici se execută şi diferite antrenamente specifice echipajelor de pe submarin.

- Cu toate că această întrebare riscă să devină retorică, având în vedere profesionalismul şi spiritul de camaraderie ce-l caracterizează pe scafandri, totuşi, cum apreciaţi activitatea colaboratorilor?

- Timpul a făcut o severă selecţie şi pot afirma că au rămas cei mai buni. Rezultatele obţinute se datorează, în egală măsură tuturor. Căpitan-comandorul **Marian Anghel** şi locotenent-comandorul **Dan-Liviu Bleau** sunt instructori cu multă experienţă. Apoi, maiştrii militari **Nicolae Enciu, Mihai Vasiliu, Dumitru Saviuc**, salariaţi civili **Valentin Nicola, Dan Stănculescu**, şi exemplele pot continua, sunt oameni dedicaţi profesiei şi sunt mândru că, împreună, formăm o echipă redutabilă.

- Domnule comandor, se spune că, privind în viitor, un pesimist este un optimist bine informat. Cum vedeţi dumneavoastră perspectivele cursului de scafandri pe care-l comandaţi?

- Noi am făcut deja propuneri ca acest curs să devină o şcoală de scafandri, cu instructori specializaţi pe categorii şi misiuni. În ceea ce priveşte dotarea ne aliniem şi noi, din păcate, situaţiei generale de austeritate. Din 1989 nu am mai primit materiale de scufundare. Ar trebui asigurat măcar completul individual de scufundare, fapt ce ar conduce şi la o mai bună întreţinere a acestuia. Am avut şi avem în continuare foarte multe activităţi comune, mai ales cu colegii din ţările NATO. Dacă din punct de vedere al elementului uman ne putem compara, fără rezerve, fapt recunoscut de fiecare dată şi de către ei, nu putem spune acelaşi lucru în ceea ce priveşte dotarea. Eu încă sper că se vor găsi resurse deoarece, fără compatibilitate în ceea ce priveşte dotarea, nu se poate vorbi de interoperabilitate deplină.

Căpitan ***Costel SUSANU***

CONCLUZII LA "DUNĂREA '97"

Flotila de Dunăre a desfășurat, în perioada 23-26 iulie a.c., în sectorul fluvial Brăila-Gropeni, exercițiul tactic național "DUNĂREA '97". Activitatea a fost planificată de Statul Major al Marinei Militare, condusă de Flotila de Dunăre și a avut ca scopuri promovarea ideilor de parteneriat, întărirea încrederii și stabilității între țările riverane Dunării, antrenarea forțelor participante în organizarea și desfășurarea misiunilor umanitare și de menținere a păcii în raioanele fluviale, folosind proceduri specifice NATO.

Ca și cu ocazia primului exercițiu de acest tip – "DUNĂREA '95" – obiectivele propuse au fost atinse și anul acesta, demonstrând adaptabilitatea forțelor fluviale la misiuni de aplicare și supraveghere a embargoului, de evacuare a necombatanților și protecție a transporturilor de ajutoare umanitare. Protagoniști au fost 22 nave de luptă, suport logistic și control trafic fluvial aparținând Flotilei de Dunăre, Comandamentului Național al Grănicerilor, Poliției Transporturi și Căpităniei Port Brăila, avioane de luptă și elicoptere ale Flotilei 70 Aviație, o subunitate de infanterie din Corpul 8 Armată, forțe de ordine și control trafic ale Ministerului de Interne, cu atribuțiuni specifice în astfel de situații.

Exercițiul a cuprins o parte de pregătire, organizare și instalare a punctului de evacuare a necombatanților și o parte demonstrativă, desfășurată în trei etape, în care a fost format convoiul cu ajutoare umanitare, s-a executat convoierea sub dragă, au fost respinse atacurile de la mal și ale aviației, s-a acordat ajutor și a fost remorcată o navă avariată, au fost aplicate măsurile de embargou și, în final, s-au evacuat necombatanții pe calea apei.

„Să nu ne îmbătăm cu apă rece!"

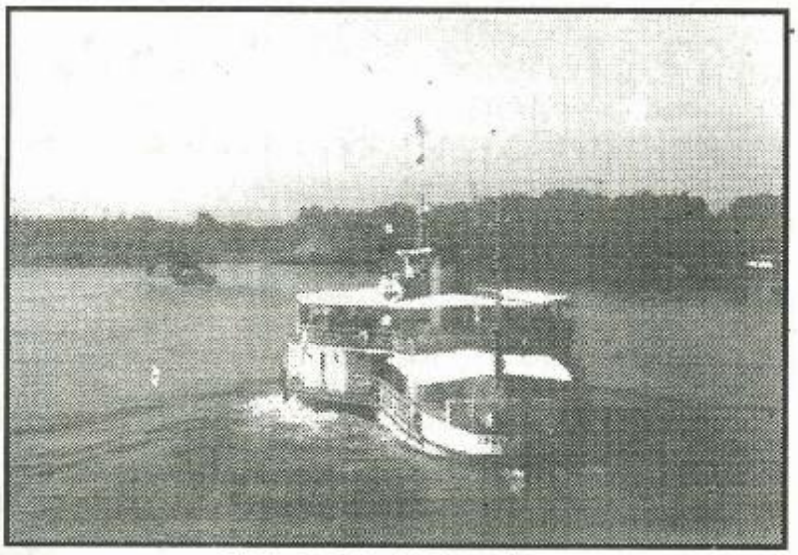
Invitații la partea demonstrativă a exercițiului - șeful Statului Major al Marinei Militare, reprezentantul Statului Major General, membri ai Comisiei de Apărare a Camerei Deputaților, observatori străini, atașați militari, oficialități locale și jurnaliști – au participat, în sala Teatrului "Maria Filotti", la o expunere în care comandorul **Victor Blidea** a detaliat "filmul" exercițiului, după care s-au ambarcat pe nava de comandament "Locotenent-comandor Vasile Păun".

Conferința de presă finală a fost ținută de către șeful Statului Major al Marinei Militare, contraamiralul **Traian Atanasiu**, locțiitorul Statului Major General, generalul de divizie **Nicolae Gâdiuță** și comandantul Flotilei de Dunăre, comandorul **Petre Cioromele**. Unele întrebări vizau, fără îndoială, subiecte "tari": "Cât a costat?", "Din ce buget s-au suportat cheltuielile?", "Cine a mai fost invitat?", "De ce nu au venit?", "Dacă intram în NATO, veneau?!" etc. Răspunsurile tranșante au evitat, însă, orice interpretare sau speculație.

Este o certitudine faptul că "DUNĂREA '97" a avut un rol important în pregătirea pentru luptă a participanților precum și în antrenarea aplicării unor proceduri și standarde NATO. La finalul exercițiului comandorul **Victor Blidea** din Statul Major al Marinei Militare, considera că **"putem fi mulțumiți în măsura în care am îndeplinit ceea ce ne-am propus, deocamdată la standarde obișnuite, nu mai sus"**.

Comandantul Flotilei de Dunăre, comandorul **Petre Cioromele**, preocupat de pregătirea subordonaților în contextul planului anual, a făcut o analiză foarte lucidă, subliniind faptul că **"susținerea acestui exercițiu s-a realizat prin detașarea unor cheltuieli din bugetul pregătirii pentru luptă, planificat pe tot parcursul anului 1997. Este ca și cum ne-am îmbăta cu apă rece deoarece asta presupune că activitățile desfășurate până în prezent s-au făcut cu reducerea la minimum a costurilor, iar pentru a doua jumătate a anului situația va fi și mai delicată"**.

„Monitor, dragă ! cum e ăla de la calculator, numai că e navă și merge pe apă !"



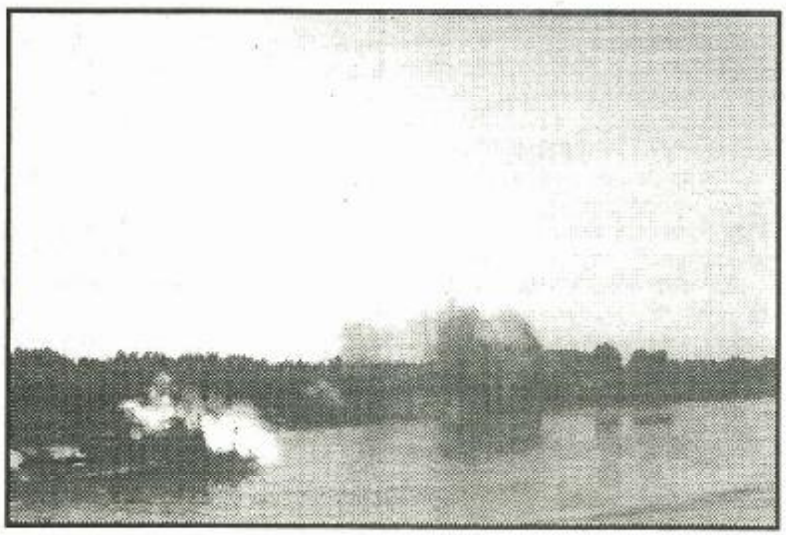
N.C. „Lt. Cdor. VASILE PĂUN"

Importanța activității de relații publice și a presei militare în promovarea și susținerea unei imagini corecte a armatei în societate este evidentă, inutil de a mai fi demonstrată. Iar activități ca "DUNĂREA '97" sunt oportunități care permit populației să afle și altceva despre armată decât statistici cu sinucideri, accidente sau câți ofițeri și-au bătut soacrele. Am făcut această precizare deoarece s-au formulat la Brăila întrebări stupefiante, de genul **"Ce ne trebuie nouă Centru de Presă și Informare?!"**. Păi, cu excepția celor de mai sus, putem să mai înșirăm cîteva zeci de motive.

Datorită activității Centrului de Presă și Informare exercițiul "DUNĂREA '97" a fost reflectat în presa centrală și locală cu amploarea cuvenită, altfel ar fi rămas cunoscut doar de organizatori, participanți și invitați, ceea ce, cu siguranță, i-ar fi scăzut din eficiență. Tot cu acestă ocazie ziariștii și, prin intermediul articolelor și emisiunilor – publicul, au aflat că **"avem cea mai mare forță fluvială din Europa"**, marinarii din Flotila de Dunăre pot îndeplini, fără probleme, misiuni conform standardelor NATO, bugetele și dotarea "subțiri" sunt compensate de pasiunea și eficiența personalului etc.

Păstrând proporțiile, să facem totuși constatarea că americanii, de exemplu, cu ajutorul mass-media câștigă războaie, rezolvă situații de criză, obțin bani de la Congres și, în general, își clădesc acest mit al invincibilității, pe care și-l cultivă cu atâta grijă.

Revenind la Centrul de Presă și Informare de la "DUNĂREA '97", trebuie subliniat faptul că "vioara întâi" a fost locotenent-comandorul **Petrică Ivan**, ofițerul cu relațiile publice la Flotila de Dunăre, care a făcut un adevărat "tur de forță" apelând, de multe ori, la relații și mijloace personale pentru a asigura buna funcționare a Centrului. Având și sprijinul căpitanului **Răduț Bîlbîie**, de la Direcția Relații Publice a M.Ap.N. – un specialist în domeniu, profesor asociat la Facultatea de Jurnalistică și Științele Comunicării din Universitatea București – personalul Centrului de Presă și Informare s-a adaptat rapid și a lucrat cu eficiență. Locotenent-comandorul **Silviu Giuglea** și căpitanul **Georgel Pleșa** au apreciat participarea la această activitate ca o experiență ce își va dovedi, cu siguranță, utilitatea și cu alte ocazii.



Încheiem cu o întâmplare amuzantă, strict autentică. Aflat în Centrul de Presă și Informare, un corespondent al unui mare cotidian transmitea o știre, prin telefon, unei colege din redacție care – probabil – nu înțelegea de ce apare cuvântul "monitor" într-o înșiruire de nave militare. Exasperat, după mai multe încercări, ziaristul dă următoarea explicație: **"MONITOR, dragă! Cum e ăla de la calculator, numai că e navă și merge pe apă...!"**.

Căpitan ***Costel SUSANU***

VIVAT ACADEMIA 125 de ani de învățământ

SEMNIFICAȚIA NAȚIONALĂ A UNUI EVENIMENT

După cum ne spunea domnul **contraamiral ing. Corneliu Cristescu**, rectorul Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", într-un interviu publicat în nr. 47 al revistei noastre, sărbătorirea a 125 de ani de învățământ superior de marină are profunde semnificații nu numai în domeniul Marinei ci și în istoria învățământului național, în viața economică și socială a României moderne. Iar aceste semnificații se regăsesc în faptul că întemeierea Școlii Flotilei, la 17 noiembrie 1872, primul cadru de pregătire a ofițerilor pentru Marina Română, constituia una din componentele esențiale ale marelui efort național de edificare a României ca stat modern aliniat - ca și concepții despre lume și viață - marii familii a statelor europene din rândul căreia, datorită vicisitudinilor istoriei, fusese smulsă atâta timp. Iar cea mai importantă cale de a reînnoda aceste "legături de familie" era – cum e și azi – drumul pe mare și Dunăre, fapt intuit genial de marii bărbați ai timpului: domnitorul Al. I. Cuza, Kogălniceanu, domnitorul Carol, viitorul Carol I al României și mulți alții. Dar, spre a merge temeinic și lesnicios pe această "cale albastră" trebuiau – iată, vital INTERES NAȚIONAL – marinari – ofițeri, maiștri și simpli navigatori. Și aceleași minți strălucite au înțeles că fără o școală națională de MARINĂ nu vom avea acești specialiști atât de necesari. Aceasta este rațiunea și semnificația ÎNCEPUTULUI de acum 125 de ani, ca și a ceea ce a urmat – perfecționarea continuă, cu eforturi și dăruire exemplare, a acestei "pepiniere" de cadre de marină, până la nivelul de azi, la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", instituție capabilă să se compare, ca eficiență și ținută, cu oricare instituție asemănătoare din lume.

PROGRAMUL MANIFESTĂRILOR

5 - 7 noiembrie 1997

A XV-a SESIUNE DE COMUNICĂRI ȘTIINȚIFICE A CADRELOR DIDACTICE CU GENERICUL "125 DE ANI DE ÎNVĂȚĂMÂNT SUPERIOR DE MARINĂ", amplă manifestare științifică a cărei înaltă ținută este relevată de cele 304 lucrări științifice anunțate la secretariatul sesiunii, aparținând unui număr de peste 400 de autori, dintre care peste 80 sunt profesori universitari aflați la catedrele celor mai prestigioase instituții superioare de învățământ din România.

După deschiderea festivă a lucrărilor sesiunii, ce va avea loc în Aula Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", miercuri, 5 noiembrie, ora 9.00, lucrările vor continua în șapte secțiuni: Mecanica navei și a structurilor navale; Electrotehnică, echipamente electrotehnice și automatizări navale; Mașini termice, sisteme și instalații navale; Informatică și electronică navală; Navigație și transport naval; Științe socio-umane și comportamentale; Știință și tehnică militară de marină.

• În cadrul sesiunii, joi, 6 noiembrie, ora 16.30 este programată masa rotundă cu tema "Ofițerul de marină format și perfecționat la instituția academică în conformitate cu prevederile I.S.M.".

• Închiderea festivă a lucrărilor sesiunii va avea loc joi, 6 noiembrie, începând de la ora 19.00.

• Vineri, 7 noiembrie, oaspeții vor fi invitați să participe la o ieșire pe mare cu nava-școală "ALBATROS" (orele 10 – 13.30).

12 - 14 noiembrie 1997

La Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" se va desfășura SESIUNEA DE TOAMNĂ A CONSILIULUI NAȚIONAL AL RECTORILOR DIN ROMÂNIA la care și-au anunțat participarea cei 53 de rectori ai Universităților din România, fapt prin care acest înalt Forum al spiritualității naționale a hotărât să onoreze Academia Navală în momentul solemn al sărbătoririi celor 125 de ani de învățământ superior de marină.

15 noiembrie 1997

Sunt programate ample manifestări ce marchează evenimentul, dintre care menționăm:

• Ceremonii militare, între care și depunerea jurământului militar de către studenții anului întâi;

• Întâlniri cu veterani;

• Evenimente editoriale – lansarea Monografiei Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN" și a cărții "Istoricul navelor școală Mircea" – volumul I – „Bricul Mircea";

• Vernisajul unei expoziții de artă plastică.

superior de marină VIVAT ACADEMIA

TRADIȚIA SPIRITULUI CREATOR

Învățământul superior de marină, întemeiat în urmă cu 125 de ani, a constituit, prin devoțiunea, inteligența și munca a generații de excepționali mentori de marinărie și dragoste de țară, nu numai cadrul în care s-au format și educat specialiști de marcă în acest domeniu ci și un înalt forum al spiritului creator. Acest spirit creator s-a concretizat în zeci și sute de creații originale, de cărți, manuale și cursuri ce s-au alcătuit în temelia științifică pe care se sprijină procesul de învățământ, a conferit un caracter profund pentru ceea ce acum este cunoscut și recunoscut ca ȘCOALA ROMÂNEASCĂ DE MARINĂ.

Spiritul creator, devenit tradiție, animă astăzi, cu aceeași intensitate, cadrele didactice ale Academiei Navale. Prezentăm aici doar trei asemenea notabile realizări – ultima creație fundamentală, ca tematică și conținut, în domeniu și două "semnale editoriale".

SEMNALE EDITORIALE

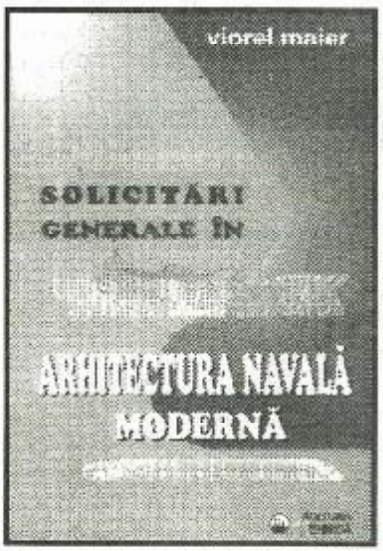
• **"MONOGRAFIA ISTORICĂ A ACADEMIEI NAVALE"** – Monografia face o retrospectivă a istoriei învățământului superior de marină românesc, de la începuturile sale și până în momentul actual, relevând activitatea ca și perspectivele Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Lucrarea are 200 de pagini și o bogată ilustrație. Ea este opera unui colectiv de cadre didactice de la catedra de științe socio-umane, coordonat de rectorul Academiei Navale, **contraamiral ing. Corneliu Cristescu.**

Din colectivul realizatorilor fac parte prof. univ. dr. Ion Bitoleanu, prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, lector univ. dr. Vasile Nezare, lector univ. drd. Dominuț Pădureanu, asistent Maria Petru, locotenent-comandor Marian Sârbu.

• **"ISTORICUL NAVELOR ȘCOALĂ MIRCEA"** vol. I – "BRICUL MIRCEA" – Cartea va fi prima lucrare, mai importantă, ce va apărea sub egida tinerei EDITURI NAVALE, aparținând Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Volumul, semnat de prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, având un cuvânt introductiv aparținând contraamiralului ing. Corneliu Cristescu, rectorul Academiei Navale, va fi, prin conținut, un adevărat instrument de lucru pentru cadrele didactice și studenții Academiei. Este de fapt (însoțită de un riguros studiu științific, adnotări, explicații și planșe) prezentarea JURNALULUI ISTORIC AL "BRICULUI MIRCEA" – o restituire, către specialiști și marele public, a unui document de excepțională valoare.

Un nume așezat pe-o carte

"SOLICITĂRI GENERALE ÎN ARHITECTURA NAVALĂ MODERNĂ"



Vorbind despre spiritul creator, ca tradiție, în învățământul superior de marină românesc ne bucură să consemnăm faptul că străluciți înaintași au astăzi, între cadrele didactice ale Academiei Navale, continuatori pe măsură. Un astfel de om – poate cel dintâi – este comandorul prof. univ. ing. **Viorel Maier**, prorectorul Academiei Navale. Iar faptele, în limbajul lor obiectiv, confirmă veridicitatea afirmației. Dedicat Marinei, din care și-a făcut o profesiune de credință, acest ardelean inteligent, metodic și tenace a parcurs, în cele două decenii de activitate didactică, toate treptele ierarhice universitare, științifice și militare, până la vârf, fără să eludeze sau să ocolească treptele scării adevăratei valori; de la asistent la profesor universitar, de la locotenent la comandor, de la însușirea temeinică a cunoștințelor de specialitate la creație. Iar această proprie creație este, și ea, tot la vârf – cărțile sale fiind considerate de specialiști de marcă – academicieni și profesori universitari – drept fundamentale și de referință pentru literatura tehnică românească privind construcțiile navale.

După amplul tratat **"Mecanica și Construcția Navei"** (trei volume, Editura Tehnică – 1985, 1987, 1989) a cărui reeditare este solicitată azi de specialiști, o altă lucrare, de anvergură, vine să se adauge, cinstind sărbătorirea celor 125 de ani de învățământ superior de marină, acelor lucrări de temelie ce definesc gândirea originală românească, în domeniu - cartea **"Solicitări generale în arhitectura navală modernă"** (Editura Tehnică).

În această amplă lucrare (392 de pagini, cu text prezentat sub semnul rigorii științifice, cu scheme, cu o vastă bibliografie) sunt sintetizate studiile și cercetările autorului privind evaluarea solicitărilor generale (stări de eforturi, tensiuni și deformații) și a rezistenței la aceste solicitări ce apar în procesul complex al interacțiunii dintre apă și corpul navei aflat în regim dinamic de oscilații pe valuri. Sunt prezentate soluții originale, fundamentate teoretic și susținute practic și experimental, pentru optimizarea proiectării arhitecturale și constructiv-structurale, având ca efect tehnico-economic reducerea masei metalice a corpurilor de navă.

Lucrarea este destinată specialiștilor în domeniul naval, doctoranzilor, cursanților și studenților, precum și specialiștilor din alte multiple domenii.

Așadar, încă o carte pe care – parafrazând un clasic – putem spune că, așezându-și numele, domnul **Viorel Maier** o oferă actualilor și viitorilor săi "colegi" de pasiune și creaz științific.

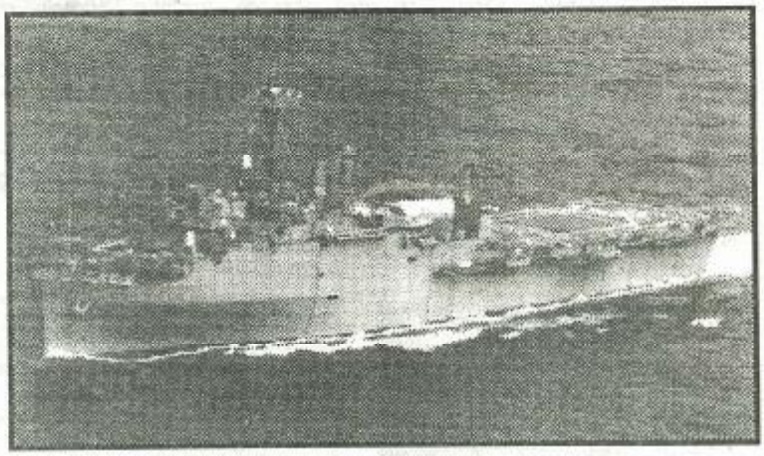
Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

Oaspeți ai Marinei Militare

La exercițiul naval româno-american "RESCUE EAGLE '97", desfășurat în perioada 13-20 august a.c., au participat navele americane "THOMAS S. GATES", "PONCE" și "CYCLONE". Caracteristicile navei de patrulare USS "CYCLONE" au fost prezentate, în cadrul acestei rubrici, în numărul 48 al revistei "MARINA ROMÂNĂ".

USS "THOMAS S. GATES" este un crucișător ușor, intrat în serviciul US Navy pe 22 august 1987, cu ocazia bicentenarului semnării Constituției S.U.A. Nava are lungimea de 170 m, lățimea 16,5 m, pescajul 7 m, viteza maximă 30 Nd și deplasamentul 9.500 tone. Cu ajutorul sistemului de armament AEGIS, care include radarul SPY-1A, rachetele STANDARD și tunurile de 5 toli, crucișătorul se poate implica în misiuni de luptă simultane – aeriene, de suprafață și submarine. Căpitan-comandorul **Paul K. Rosbolt** este comandantul navei și al echipajului format din 33 de ofițeri și 357 maiștri militari și marinari.

USS "PONCE" a intrat în serviciu pe 10 iulie 1971, are un deplasament maxim de 16.320 tone, lungimea 170 m, lățimea 30 m, viteza maximă 20 Nd, autonomie 10.000 Mm. "PONCE" este o navă de debarcare și transport amfibii, are un echipaj format din 28 ofițeri, 367 maiștri militari și marinari, iar infanteria marină ambarcată este compusă din 72 ofițeri și 851 subofițeri. Comandantul navei este căpitan-comandorul **William Scardina.**

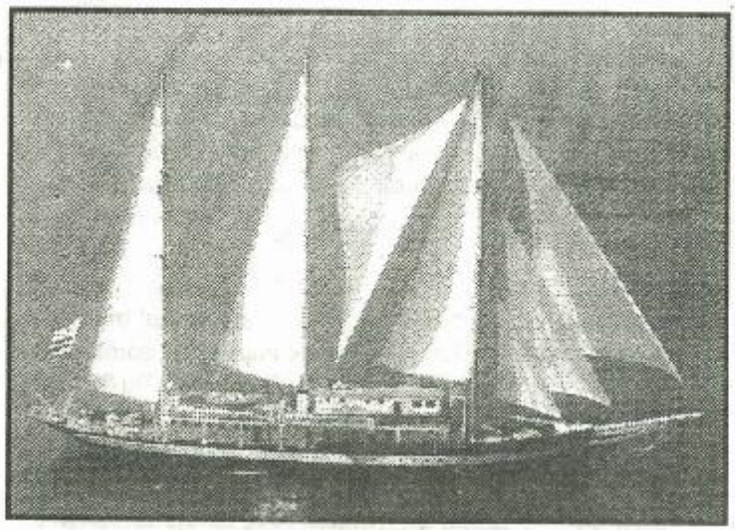


HMS "CAMPBELTOWN"

În perioada 20-23 septembrie s-a aflat în vizită în portul Constanța fregata engleză HMS "CAMPBELTOWN", comandată de comandorul **Allan Massey.** Caracteristici: deplasament 4600 tone; lungime 148 m; lățime 14,7 m; pescaj 6,4 m; echipaj 296 de membri. Armament: 2 lansatoare de rachete Harpoons; sistem antirachetă Sea-Wolf; 2 instalații de lansare a torpilelor antisubmarin; 1 tun de 114 mm; 2 tunuri de 30 mm și 1 tun Goalkeeper „Gatling" de 30 mm pentru apărare apropiată; 1 elicopter Lynx pentru luptă antisubmarin.

Oaspeți ai Marinei Militare

"CAPITAN MIRANDA" – prima navă militară din Uruguay, în România



Nava școală "CAPITAN MIRANDA" a făcut o escală în portul Constanța – unul dintre reperele marșului de instrucție cu durata de 249 de zile desfășurat în Oceanul Atlantic, Marea Mediterană și Marea Neagră, evenimentul fiind o premieră în relațiile externe ale Marinei Militare – este prima navă militară din Uruguay care vizitează România.

Construită în anul 1930, în Spania, nava școală are lungimea de 60,2 m, lățimea 8 m, pescajul 3,6 m, deplasamentul 715 tone, viteza 10 Nd cu vele și 11 Nd cu motoare, iar echipajul este format din 12 ofițeri, 40 de marinari, 30 cadeți, la care se adaugă 6 invitați. Comandantul navei este căpitanul **Eduardo Vanzini Pons.**

"CAPITAN MIRANDA" este la al 17-lea marș de instrucție, care însumează 21.632 Mm. Vizita la Constanța s-a desfășurat între 2-5 august a.c. iar programul a inclus primiri oficiale la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura și Primăria orașului precum și prezentarea Centrului de Scafandri.

USCGC "LEGARE"

În perioada 28.08 – 01.09.1997 nava "LEGARE" din compunerea Gărzii de Coastă a S.U.A. a făcut o escală în portul Constanța. Obiectivul principal al vizitei a fost schimbul de experiență profesională în domeniul unor misiuni tradiționale Pazei de Coastă – căutarea și salvarea, aplicarea legii în spațiul maritim, controlul și aplicarea regulamentelor în domeniul poluării. Nava are lungimea de 82 m, lățimea 11,6 m, pescajul 5,5 m, deplasamentul 1.780 tone, viteza maximă 19,5 Nd, iar echipajul standard este format din 15 ofițeri și 86 marinari, bărbați și femei. Pentru îndeplinirea misiunilor nava este armată cu un sistem MK 75 OtoMelara de 76 mm, două mitraliere calibrul 50 și dispune de un elicopter HH 65 Dolphin. În ultimii ani "LEGARE" a executat misiuni comune de interzicere a migrației, de patrulare pentru prevenirea traficului de droguri și pentru conservarea fondului piscicol în nordul Atlanticului și în Golful Mexic.

Programul vizitei la Constanța a inclus primiri oficiale la Statul Major al Marinei Militare, la Prefectura și Primăria municipiului Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor, prezentarea Centrului de Scafandri și a Bazei Navale Mangalia, activități la care a participat comandantul navei, căpitan-comandorul **John Crowley**, însoțit de un grup de ofițeri.

Locotenent-comandor
Viorel IOAN

TREI LUNI DE PRACTICĂ MARINĂREASCĂ PE NAVA MILITARĂ ITALIANĂ „SAN GIUSTO"

După cum informam cititorii, în numerele trecute ale revistei noastre, în această vară (ca și în vara trecută) cinci studenți ai Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" au fost invitați să facă practică marinărească la bordul navei-școală "SAN GIUSTO", aparținând Marinei Militare Italiene. Timp de trei luni – iulie, august și septembrie – ei au străbătut, împreună cu echipajul navei și studenți italieni, apele Mediteranei, Mării Negre și Oceanului Atlantic, făcând 11 escale în porturi riverane acestor ape, completându-și cunoștințele necesare viitoarei lor profesiuni. Ne propunem să publicăm, în revista noastră, spicuiri din jurnalul de bord al unuia dintre studenții noștri.

Jurnal de bord... pe caiet studențesc

După un drum cu avionul care ne-a entuziasmat pe toți prin frumusețile văzute prin hublourile micului, dar foarte luxosului, aparat de zbor italian, la bordul cărula ne-am îmbarcat pe aeroportul "M. Kogălniceanu", am ajuns seara, pe 29 iunie, la Livorno, pe nava "SAN GIUSTO", foarte obosiți dar și foarte nerăbdători să cunoaștem noi locuri și oameni.

Timp de două zile, până la sosirea colegilor italieni, am avut program liber și am profitat de acest timp pentru a vizita portul Livorno, Pisa - admirând celebrul său turn înclinat - precum și acel mare leagăn al Renașterii, numit Florența, animați continuu de două sentimente contradictorii - încântarea de a avea această șansă și regretul pentru timpul scurt aflat la dispoziție. Pe 2 iulie au sosit la bord viitorii noștri colegi de practică - 110 (dintre care 6 albanezi care studiază în Italia).

A doua zi, după o lungă și frumoasă festivitate, nava a ridicat ancora și am pornit în acest prim periplu ce avea să dureze trei luni.

Pentru a ajunge la Valencia, în 3 zile, am făcut mai multe ocoluri: am luat-o întâi spre S-V, printre insulele Capri și Elba, apoi spre S, de-a lungul Corsicii și Sardiniei, ale căror coaste muntoase m-au fascinat, nu atât pentru că erau frumoase, ci pentru că erau primele pe care le vedeam... de pe "SAN GIUSTO".

NAVA "SAN GIUSTO"
- caracteristici -

- Unitate de transport și debarcare: deplasament – 8.000 t, lungime – 133 m, lățime – 20,5 m, pescaj – 5,4 m, două motoare Diessel, însumând 16.800 C.P., 2 elice cu pas variabil.
- Viteza – 20 Nd, autonomie – 4.500 Mm.
- Mijloace de debarcare – 3 ambarcațiuni de 63 t pentru vehicule, 3 de 14 t pentru personal, un batiscaf de 9 t.
- Poate ambarca 3 – 4 elicoptere;
- Capacitatea de transport – 316 oameni din batalionul "San Marco", cu echipamentul personal sau 266 de elevi ai Academiei Navale, când funcționează ca navă-școală.
- Echipajul – 16 ofițeri și 184 subofițeri și marinari.

Odată cu prima zi a marșului a început și regimul extrem de exigent impus de comandanții italieni, care urmăresc antrenarea, în principal, a rezistenței fizice și psihice a studenților. Am început să facem cart, fiind împărțiți în trei echipe care acoperă, pe rând, diferitele locuri unde e nevoie. Eu am făcut de cart pe puntea de comandă (la radar), până la Valencia, apoi fiind de gardă (cart) într-o echipă disponibilă pentru orice fel de munci care trebuie să se facă la bord (sguadra lavoro). În port se face de cart câte o zi întreagă (deci, o dată la trei zile). Celelalte două zile suntem: într-una liberi și în cealaltă la dispoziția comandantului (mergem în excursii, dacă se fac, la cocktail-uri etc.) sau ieșim în oraș singuri.

Am ajuns, deci, în sudul Sardiniei, unde am ancorat și am făcut un foarte interesant exercițiu de debarcare pe plaja unui golf. Cel mai impresionant a fost felul în care jumătate din puntea interioară a navei s-a transformat într-un cheu (prin rabatarea punții și deschiderea trapei din pupa), la care au acostat, apoi, pe rând, 2 din cele 3 ambarcațiuni de debarcare suspendate în bord și care ne-au dus până la mal.

În ziua de 5 iulie suntem în dreptul insulei Mallorca, pe malul căreia se înșiră un lanț continuu de hoteluri și vile luxoase, chiar dacă plajele sunt rare, lanț care culminează cu orașul Palma, în largul căruia, mai multe ca în restul apelor insulei, pluteau foarte multe yachturi și șalupe de lux.

Pe 6 iulie zărim la orizont Valencia. Orasul este foarte frumos, mai curat și mai puțin aglomerat decât cele din Italia. De asemenea, ne impresionează catedralele, monumentele și clădirile vechi și foarte frumoase dar în egală măsură și noi. În aceeași zi am fost la corridă, care ne-a plăcut foarte mult pentru ineditul și bărbăția spectacolului. A doua zi de staționare am fost de gardă, iar în cea de-a treia am mers în centru, apoi pe frumoasa faleză, gen Mamaia, cu o plajă largă, pe care ne-am și bronzat câteva ore.

Pe data de 9 iulie am ieșit din portul Valencia continuîndu-ne marșul spre est.

Cu limba italiană ne descurcăm (îi înțelegem pe colegi, dar ne e greu să vorbim), folosim și engleza, dar rar, pentru că italienii nu o prea cunosc. La bord facem numeroase cursuri, pe teme foarte diferite, dar toate legate de viața pe mare, sau exerciții de genul aceluia de desant (a venit un elicopter, am făcut exerciții de alarmă, de părăsirea navei etc).

(va urma)

De la bordul navei "San Giusto"

Radu CONSTANDACHE
Student anul III la Academia Navală "Mircea cel Bătrân"

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

„SABER" SALVEAZĂ VIEȚI

SABER (Situational Awareness Beacon with Reply) este un sistem de semnalizare a poziției pe câmpul de luptă, care oferă utilizatorilor o imagine globală a acestuia. Folosind un mic transmițător, un receptor GPS și o schemă simplă de conectare, SABER permite raportarea poziției automat sau la cerere, folosind banda UIF de comunicații prin satelit. Folosind un singur canal SATCOM de 25 kHz dispozitivul poate raporta, într-o oră, poziția a 60.000 de utilizatori, cu acuratețea GPS.

O echipă de evaluare a efectuat testarea acestui nou echipament, instalându-l pe diferite mijloace de luptă ale trupelor de uscat, forțelor aeriene și marinei S.U.A. Primii beneficiari au fost tancurile "**Abrams**", vehiculele de luptă "**Bradley**", transportoarele ușoare ale infanteriei marine și bateriile antiaeriene "**Avenger**", care întâmpinau greutăți în identificarea inamicului, existând situații în care s-a deschis focul împotriva trupelor proprii (**majoritatea s-au produs în timpul operațiunii "Furtuna Deșertului" – N.T.**). Rezultatele testelor au fost foarte bune – echipajele au, cu ajutorul SABER, o imagine completă a câmpului de luptă, identificarea inamicului se face oportun, fiind exclusă orice confuzie și, de asemenea, pot fi obținute date privind poziția, itinerarul și viteza tuturor vehiculelor din zona de operații.

Forțele aeriene au testat SABER pe elicopterele "**Blackhawk**" și "**Seahawk**" și pe avioanele AV-8B "**Harrier**" și C-130 "**Hercules**", care a avut rolul de sistem aerian de avertizare și control (Airborne Warning and Control System). Cu ajutorul terminalelor SABER elicopterele s-au identificat corect și operativ într-un zbor comun, în condiții de vizibilitate redusă, cu elicopterele de producție rusească "**Hind**" și "**Haze**". **(Dacă sistemul ar fi fost operațional în 1994 ar fi fost evitate incidentele din nordul Irakului, când au fost lovite mijloace aeriene proprii – N.T.).**

Echipa de evaluare a sistemelor de identificare a forțelor combatante a verificat utilitatea SABER în apărarea antiaeriană a navelor, înlocuind vechiul sistem IFF (Identification Friend-Foe) de pe crucișătoarele USS "**Cape St. George**" și USS "**Anzio**". Rezultatele au fost remarcabile, comandanții navelor având acum o imagine exhaustivă a câmpului de luptă aerian, terestru și maritim care le permite identificarea, în timp util, atât a forțelor proprii cât și a inamicului.

Forțele speciale au testat dispozitivul în operațiuni de incursiune și recuperare, după care a intrat efectiv, deocamdată, în dotarea infaneriștilor marini din **22 - MEU** – Marine Expeditionary Unit (**această unitate, ambarcată pe nava de desant USS "Ponce" a vizitat, de curând, portul Constanța, cu ocazia aplicației "Rescue Eagle" – N.T.). 22-MEU** a folosit efectiv noul sistem de identificare cu ocazia misiunilor de menținere a păcii în Bosnia (Operațiunea "**Joint Endeavour**") și de evacuare a necombatanților din Liberia (Operațiunea "**Assured Response**"). SABER și-a dovedit eficiența în special pentru urmărirea și dirijarea elicopterelor care ambarcau civilii din zona Monrovia. La bordul navei de desant se afla echipa de observare și control care primea, la fiecare 36 secunde, rapoarte automate, existând posibilitatea ca datele colectate de la utilizatori să fie afișate pe terminalul fiecărui SABER în parte.

Testele efectuate au confirmat ipoteza inițială conform căreia atât cunoașterea permanentă a poziției cât și imaginea globală a zonei de operații reduc la minimum incidentele nedorite în care au fost considerate "ținte ostile" mijloacele de luptă sau efectivele proprii.

"Reducing Battlefield Fratricide" – SURFACE WARFARE – Sep./Oct. 1996

Căpitan ***Costel SUSANU***

CENTENAR

ŞCOALA MILITARĂ MAIŞTRI DE MARINĂ "AMIRAL MURGESCU"

În ultimul deceniu al secolului trecut când tânăra flotă militară a României moderne primise în înzestrare, atât la mare cât şi la fluviu, noi tipuri de nave (crucişătorul "ELISABETA", canoniere, torpiloare), dotate cu tehnică militară modernă, se impunea cu acuitate formarea unor cadre de marină cu temeinice studii de specialitate, capabile să asigure exploatarea şi folosirea eficientă a acesteia.

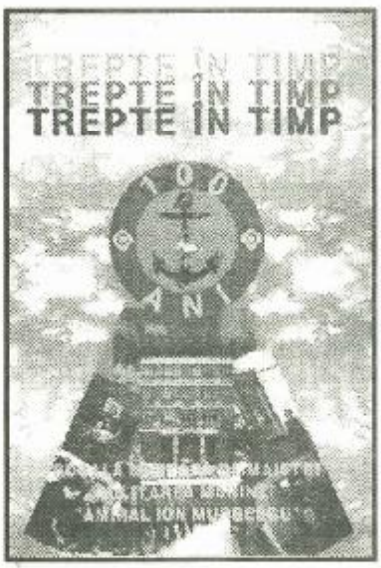
Pe baza legii de organizare a flotei, din 26 februarie 1896, care prevedea un capitol dedicat pentru învăţământul de marină, au luat fiinţă, la 8 octombrie 1897, la Galaţi, "ŞCOALA DE MARINĂ" şi "ŞCOALA DE SUBMECANICI ŞI SUBMAEŞTRI DE MARINĂ", cele două şcoli fiind, de fapt, două secţii ale aceleiaşi instituţii, prima pregătind şefi pentru specialităţile de punte, cea de-a doua pentru specialităţile de maşini. S-au pus astfel bazele pregătirii, în mod organizat, în cadrul unei instituţii de învăţământ, a unui corp de cadre tehnice, am numit corpul maiştrilor militari de marină fără de care nu poate fi concepută azi o flotă modernă.

Această ŞCOALĂ DE MARINĂ situată azi într-un impunător şi modern local din cartierul constănţean Coiciu purtând, nu fără mândrie, pe frontispiciu numele unui erou al Războiului de Independenţă – Amiral ION MURGESCU aniversează, aşadar, la 8 octombrie 1997, un frumos jubileu – CENTENARUL.

Greu de sintetizat în câteva cuvinte istoria de un veac a acestei prestigioase instituţii care a parcurs un drum nu lipsit de sinuozităţi, adesea bântuit de furtuni, traversând inclusiv perioade când a fost desfiinţată din motive mai mult sau mai puţin obiective. A purtat mai multe denumiri, a funcţionat în patru garnizoane şi unsprezece localuri, a avut zeci de comandanţi, a dat Marinei Militare şi Comerciale peste cinci mii de absolvenţi. Mulţi dintre aceşti absolvenţi şi-au continuat studiile intrând în rândurile ofiţerilor de marină. Pentru a nu rămâne în teritoriul ocupat de inamic Şcoala a fost evacuată de două ori (1916 şi 1944). Atât în cele două războaie mondiale, cât şi în evenimentele din Decembrie 1989, numeroase au fost jertfele din rândul ofiţerilor, elevilor şi trupei şcolii în lupta cu inamicul.

Astăzi Şcoala de Maiştri de Marină se prezintă, la cei 100 de ani de existenţă, cu toate componentele ei materiale şi umane, ca un amestec tonifiant de trecut, prezent şi viitor, integrat în istoria învăţământului militar de marină. Produsul acestei Şcoli – MAISTRUL MILITAR DE MARINĂ, proiectat pentru mileniul următor, nu va mai fi un simplu ajutor al ofiţerului pe puntea de comandă sau la maşini. El va fi nu numai un specialist, dar şi un lider militar cu o temeinică pregătire managerială, de cultură generală şi civică.

Corpul maiştrilor militari de marină va reprezenta coloana vertebrală a corpului de cadre de la bordul navelor, armata şi, implicit, flota militară formată din profesionişti aşa cum se preconizează a fi în etapa următoare, neputând fi concepută fără ca ponderea principală să o aibă această importantă categorie de cadre tehnice.



- Trepte în timp -

Aniversarea centenarului Şcolii Militare Maiştri de Marină "AMIRAL MURGESCU" a prilejuit editarea unei monografii care prezintă în mod sintetic drumul parcurs de această prestigioasă instituţie de învăţământ de marină de la înfiinţare şi până în prezent.

Autorii, un grup de ofiţeri, cadre didactice din şcoală şi istorici militari sub conducerea comandorului (r) profesor universitar doctor Jipa Rotaru au structurat această lucrare pe cinci capitole mari, corespunzătoare principalelor etape de funcţionare ale şcolii, redând modul în care s-a desfăşurat învăţământul, structura acestuia, greutăţile cu care s-au confruntat, virtuţile şi importanţa pregătirii acestei categorii de cadre tehnice cu rol esenţial în buna desfăşurare a activităţilor din Marina Militară a României.

Cu o cuprindere de 200 de pagini şi peste 80 de fotografii, în cea mai mare parte inedite, bazate pe un vast material documentar de arhivă, lucrarea, prima de acest gen din istoria Şcolii de maiştri, are o certă valoare ştiinţifică şi prezintă în anexă lista tuturor absolvenţilor începând cu anul 1965.

Autorii fac apel la toţi cei care deţin şi alte date, fotografii, documente etc. în legătură cu această instituţie să le trimită pe adresa şcolii pentru a intra în patrimoniul muzeului sau pentru completarea unei eventuale noi ediţii.

Comandor ***Ioan DAMASCHIN***

100 DE ANI DE HIDROGRAFIE MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ

În toamna anului 1897 se încheia prima etapă a unei lucrări "menită să lase marinei un monument nepieritor – ridicarea hărții hidrografice a coastelor Mării Negre românești, după sistemul Mercator, destinată navigatorilor" (CAm. N. Negrescu).

Conform Raportului Comandamentului Marinei nr. 3036, din 14 iunie, semnat de CAm. Murgescu, aprobat de Ministerul de Război cu ordinul nr. 438, din 28 iunie 1897, în campania acestui an avea să se ridice coasta cuprinsă între Constanța și Tuzla, luându-se ca linie de plecare actualul mal de sud al portului și prelungirea lui.

În acest sens, comandantul flotilei, contraamiralul Ioan Murgescu dădea "Instrucții de modul cum se va proceda la lucrările de hidrografie pe mare în timpul campaniei 1897".

Conform acestora "se va da atenție deosebită împrejurimilor capului Tuzla, unde se zice că există un banc care face nesigură navigația în vecinătatea lui și care nu e arătat pe hărțile marine; cu această ocazie se va face și o recunoaștere pentru a putea propune locul cel mai nimerit, din punctul de vedere al navigației, pe care va trebui să se construiască farul proiectat a se ridica pe capul Tuzla". (Farul de aterizare Tuzla a fost construit în anul 1900 de firma franceză B.B.T.).

"Lucrarea se va lega cu harta țării, determinându-se punctele de reper de pe mal..." se indica în "Instrucțiuni..." și se dau detalii asupra modului de luare a reperelor de pe mare pe uscat, de ridicare a piramidelor mici – 6-7 m înălțime – măsurat cu teodolitul.

În vederea desfășurării operațiilor pe apă: "se vor întrebuința o șalupă cu aburi de la crucișătorul "Elisabeta" și 2 sau 3 bărci de la bricul "Mircea"; șalupa sau una din bărci va merge cu ofițerii și oamenii necesari pentru sondare; celelalte două bărci vor servi pentru a prelungi pe apă aliniamentele profilelor mari, în cazul când nu se vor putea distinge bine semnalele de pe mal care determină acele profile". Materialul și ofițerii operatori pe mal sunt transportați cu căruța.

"Cu dirijarea acestor operațiuni se însărcinează în special maiorii Popovăț și Cătuneanu, care vor lucra în comun acord; cel dintâi va dirija sondajele, iar cel de-al doilea operațiunile de pe mal". Suma de 1500 lei a fost alocată pentru această lucrare, ea fiind încredințată șefului lucrărilor, maior Alex. Cătuneanu, în vederea cumpărării ori reparării unor instrumente, sonde, semnale, piramide, materiale de desen și cancelarie, transportul pe uscat.

Comandantul flotilei, contraamiralul Murgescu, încheie "Instrucțiile" astfel: "Doresc ca lucrarea aceasta să fie executată cu toată precizia, ca ofițerii însărcinați cu ea nu vor cruța nici o oboseală pentru a prezenta o lucrare care va fi publicată pentru a înlesni și face sigură navigația pe coastele române, a căror cunoaștere lasă astăzi foarte mult de dorit".

Harta proiectată avea să devină realitate prin munca susținută a echipei conduse de maior Alex. Cătuneanu, primul ofițer de marină român cu practică în Franța, la Observatorul din Montsouris și membru al Societății Franceze de Geografie, din anul 1895. Tot din acest an, a fost numit șeful serviciului tehnic din comandament, ambarcat pe "Oltul" și însărcinat cu lucrările hidrografice la fluviu. Va fi detașat pentru specializare la Institutul Geografic al Armatei (1896), pentru ca în următorii trei ani să fie comandant pe bricul "Mircea", pe "Grivița" și, din nou, pe "Mircea", conducând colectivul care a ridicat harta hidrografică a coastelor românești ale Mării Negre, de la Ilanlâc la Stari-Stambul.

La finalizarea măsurătorilor s-a cerut Institutului Geografic al Armatei imprimarea hărții, dar acesta nu dispunea de cele necesare unei astfel de operații. Așa se face că în ianuarie 1900 contraamiralul Ion Murgescu cere ministrului de Război aprobare pentru a interveni la atașatul militar de pe lângă Legația Franței pentru realizarea ei la Paris, în cadrul Institutului de Hidrografie al Marinei Franceze.

Lucrarea avea să fie realizată de institutul francez amintit, prin gravare pe aramă, contra sumei de 1600 lei. Și ca un corolar, la anul 1900, când la Paris era organizată expoziția universală, harta fiind prezentată este medaliată cu aur.

Și nu dorim să încheiem înainte de a reda aprecierile amiralului Nicolae Negrescu, la un deceniu de la realizarea primei lucrări de hidrografie maritimă militară românească, al cărui început a fost acum o sută de ani: "Harta este un monument nepieritor pentru epoca actuală a țării noastre și a marinei militare și pentru lt. comandorul Cătuneanu Alexandru, împreună cu ofițerii care l-au ajutat: lt. comandor Popovăț Pavel, locotenenții Negru Anton, Oprișan Emil, Dimitriu D., Nedelcu Octavian, Ionescu Nicolae, ca ajutoare la operațiile de geodezie și Vasilescu Matei pentru desenul hărții. Planșele originale sunt la 1/20.000, iar harta definitivă aproximativ la 1/200.000. Declinația magnetică a fost determinată de Institutul meteorologic la Sulina, Insula Șerpilor, Mangalia și Sf. Gheorghe".

Utilitatea, dar și profesionalismul cu care a fost realizată prima lucrare de hidrografie maritimă românească au fost probate vreme de cinci decenii, timp în care harta folosită de marinarii militari și comerciali nu a suferit decât modificări neesențiale.

Cdor. (r) ing. ***Corneliu ENĂCHESCU***
Muzeograf principal ***Marian PĂVĂLOIU***

File de istorie

90 DE ANI DE LA INTRAREA ÎN ÎNZESTRAREA MARINEI A MONITOARELOR FLUVIALE. "MARINA, O ARMĂ, NU PENTRU PARADĂ, CI PENTRU ONOAREA STATULUI ROMÂN"

"Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea Neagră".

Sunt cuvintele profetice ale marelui OM politic și de cultură din a doua jumătate a veacului trecut - Mihail Kogălniceanu - rostite cu fermitate în Parlamentul țării, atenționând pe guvernanți, dar și pe marile puteri despre importanța acestei căi de navigație europeană pentru România.

După dobândirea Independenței de Stat, la 9 mai 1877, Dunărea devenise deja o cale liberă de navigație pentru România. Exercitarea autorității depline presupune, însă, asigurarea forțelor și mijloacelor necesare apărării ei, înzestrarea Flotilei de Dunăre cu nave puternice, moderne, capabile să ducă lupta atât împotriva navelor cât și a obiectivelor de la uscat, impunându-se ca o necesitate pentru realizarea acestui deziderat.

Un pas important a fost realizat la 26 februarie 1896 când a fost promulgată legea de organizare a flotei prin care, la fluviu, lua ființă Divizia de Dunăre - mare unitate cu responsabilitate precisă și având un loc definit în sistemul de apărare al țării.

Legea, amendată și îmbunătățită doi ani mai târziu, deși prevedea încadrarea cu nave și personal corespunzător, fondurile alocate pentru necesitățile de apărare pe fluviu erau mult prea mici. Norii negri prevestitori de furtună ce se adunau încă de la începutul acestui secol deasupra României, țară aflată pe cursul inferior al Dunării, la confluența de interese a două imperii, dar și a celorlalte puteri europene, nu i-a sensibilizat însă prea mult pe pontentații vremii.

Situația de criză de la țărmul Mării Negre, din iunie 1905, generată de sosirea intempestivă în portul Constanța a celui mai puternic cuirasat rus "Kneaz Potemkin" al cărui echipaj, răsculat, ucisese toți ofițerii, această nimicitoare putere de foc rămânând la discreția unui simplu comitet format din grade inferioare, a pus cu acuitate în fața guvernanților problema înzestrării corespunzătoare a Marinei Militare astfel ca, în situații asemănătoare, să se poată riposta eficient. Însuși prim-ministrul Grigore Cantacuzino, deplasat de urgență la Constanța pentru rezolvarea situației, a conștientizat rolul deosebit de important al Marinei Militare în asigurarea drepturilor suverane ale Țării în apele proprii. "De unde vom avea și de unde nu vom avea, declara primul ministru, vom căuta fondurile necesare și vom da tot ce va trebui, spre a forma din marină o putere de stat, căci s-a dovedit că această armă nu e pentru paradă, ci pentru onoarea statului român".

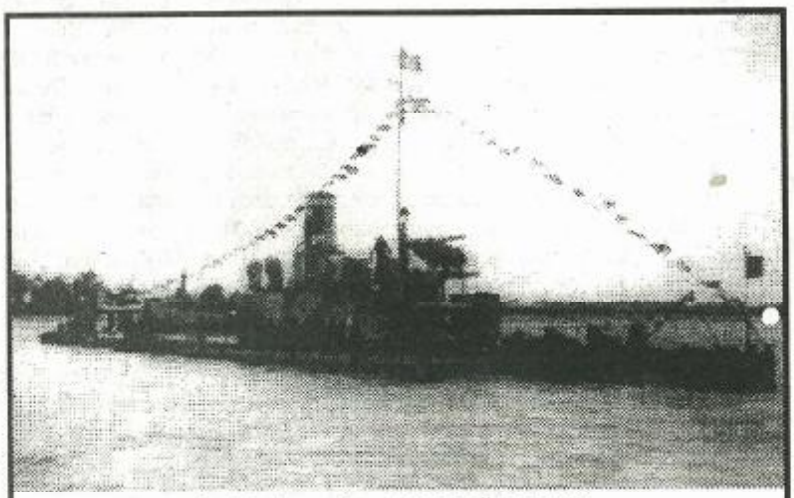
SUB DEVIZA "ONOARE ȘI PATRIE" MONITOARELE ȘI-AU ÎNDEPLINIT MISIUNEA ÎNCREDINȚATĂ DE ȚARĂ

Urmare a acestei situații, chiar din anul următor fondurile alocate Marinei Militare au fost sensibil îmbunătățite adoptându-se un program de înzestrare cu nave moderne, în special pentru fluviu.

Pentru condițiile concrete ale Dunării s-a considerat, la acea dată, ca fiind foarte eficiente navele din clasa "monitoare", cuirasate care se dovediseră imbatabile încă din timpul războiului civil din Statele Unite, după anul 1860. Cu o artilerie foarte puternică și mobilitate în acțiune acestea puteau angaja lupta navală cu nave din aceeași clasă sau mai mici, dar și cu inamicul de la uscat aflat în bătaia tunurilor.

La inițiativa comandorului Petru Demetrache, șeful Direcției marinei din Ministerul de Război, au fost comandate la Șantierul Naval din Triest ("Stabilimente Techico Triestino") patru monitoare cuirasate de fluviu (prețul comenzii fiind de 12.500.000 lei aur) și opt vedete în Anglia.

Toate cele patru monitoare au fost aduse în țară, în piese demontate, la Arsenalul Marinei din Galați unde au



Vechiul monitor „I.C. BRĂTIANU"

File de istorie

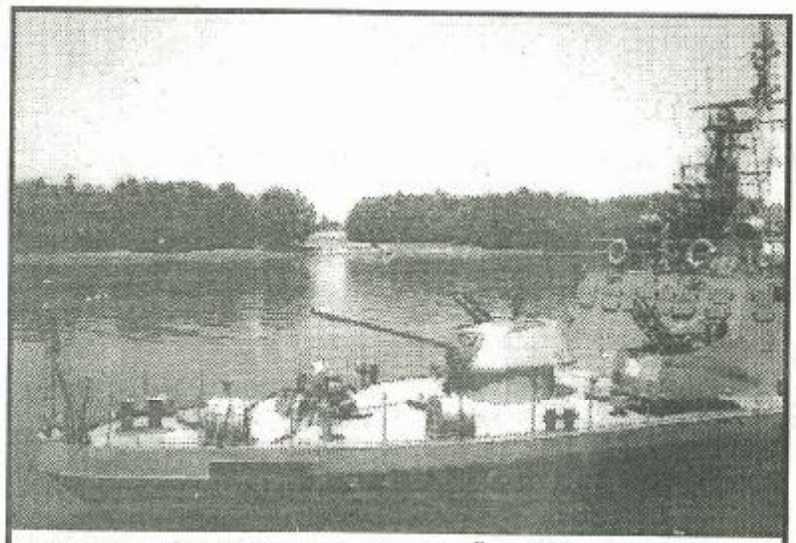
fost montate și apoi lansate la apă, primul dintre ele fiind "LASCĂR CATARGIU" (15 august 1907).

La 17 septembrie 1907, la Galați, are loc lansarea oficială la apă a monitoarelor ele fiind botezate cu numele unor ilustre personalități politice sau militare: "LASCĂR CATARGIU", "ION C. BRĂTIANU", "ALEXANDRU LAHOVARY", "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

Pompa cu care s-a desfășurat evenimentul prin participarea la ceremonie a celor mai înalte oficialități ale statului – regele Carol I, prim-ministrul D.A. Sturza, ministrul de război – generalul Alexandru Averescu, comandantul marinei – amiralul Emanoil Koslinski, confirmă importanța cu care era privită, la acea dată, realizarea unei forțe navale la Dunăre.

Cu un deplasament de 680 tone, o viteză de 13 noduri dată de mașini alternative cu căldări cu păcură, trei tunuri de 120 mm, în turele blindate, 2 obuziere de 120 mm, 4 tunuri de 47 mm, 2 mitraliere de 6,5 mm, având un blindaj de 50-75 mm pentru comanda de tir și centura laterală și 30 mm pentru punte, cele 4 monitoare împreună cu 8 vedete (construite în Anglia) au constituit "Escadra de Dunăre", care a due greul luptelor pe fluviu pe toată durata Războiului de Întregire, începând cu luna august 1916 și până la încheierea păcii. Chiar dacă nu au dus lupta cu grupări de nave similare (escadra de monitoare austro-ungare de pe Dunăre neacceptând un argument "ship to ship") artileria de la bordul monitoarelor s-a dovedit eficace în lovirea obiectivelor militare de la uscat ale inamicului, în special a gurilor de foc și a fortificațiilor precum și în sprijinul trupelor proprii.

În perioada interbelică în urma primirii unui număr de trei monitoare drept despăgubiri de război de la marina austro-ungară (botezate "ARDEALUL", "BASARABIA" și "BUCOVINA") flotila de Dunăre, cu cele 7 bastimente, avea toate motivele să aspire la titlul de cea mai



Actualul monitor „M. KOGĂLNICEANU"

puternică forță fluvială din lume. Ele au fost folosite cu mult succes împotriva inamicului și în al doilea Război Mondial până la începutul lunii septembrie 1944 când au fost luate de sovietici și considerate capturi de război. Două dintre monitoare – "CATARGIU" și "MIHAIL KOGĂLNICEANU" au fost scufundate de aviația sovietică pe 24 august 1944 la Vâlcov și Chilia Nouă.

Redate Marinei Române câțiva ani mai târziu (1951) cele șapte monitoare aveau să-și sfârșească activitatea la începutul anilor '60, după ce și-au îndeplinit în cele două războaie mondiale sub deviza "ONOARE ȘI PATRIE" misiunea încredințată de țară.

Aceasta a fost, pe scurt, istoria primei generații de monitoare românești pe Dunăre.

CLASA NAVELOR MONITOARE PE DUNĂRE, REDIVIVUS

Refacerea forțelor fluviale după anii '60 a avut în vedere și construirea unei noi generații de monitoare. Precedate de construcția a trei tipuri de vedete blindate, intrate în înzestrarea forțelor fluviale începând cu anul 1973, noua generație de monitoare și-a făcut apariția pe Dunăre la 19 decembrie 1993 când prima navă din serie, botezată "MIHAIL KOGĂLNICEANU", a primit pavilionul de luptă. Unitatea formată din cele mai puternice blindate ale Dunării a fost completată ulterior odată cu intrarea în înzestrarea Flotilei de Dunăre a celorlalte două monitoare - "ION C. BRĂTIANU" și "LASCĂR CATARGIU".

A fost reluată, astfel, tradiția acestei clase de nave, tradiție care a împlinit deja anul acesta 90 de ani.

Beneficiind de o glorioasă moștenire – tradițiile de luptă ale monitoarelor în cele două conflagrații mondiale – navele de azi promovează interesele țării la fluviu într-o altă formă: participarea la exerciții și aplicații în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

Cele două exerciții de acest fel - "DUNĂREA '95" și "DUNĂREA '97" - desfășurate în zona portului Brăila și-au atins pe deplin scopurile propuse demonstrând, dacă mai era nevoie, că monitoarele rămân cele mai puternice nave de luptă fluviale, adevărate bastimente plutitoare capabile să promoveze cu succes interesele țării la fluviu, atât la campanie cât și la pace.

Comandor **Ion DAMASCHIN**

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

ISTORIA MARINEI MILITARE LA UNIVERSITATEA "OVIDIUS"

- interviu cu conf. univ. dr. Gheorghe Dumitrașcu -

Din dorința de a face cunoscut cititorilor modul în care este cunoscută și învățată istoria Marinei Militare Române și în alte instituții decât cele de profil publicăm în acest număr un interviu pe această temă cu domnul conf. univ. dr. Gheorghe Dumitrașcu de la Universitatea "Ovidius" Constanța.

- Domnule profesor, vă considerați un om aparținând mării, din punct de vedere spiritual, desigur?

- Spiritual mă consider un om aparținând spațiului românesc. Din acest punct de vedere mă consider un om aparținând și mării. Aparțin mării, fără îndoială, prin dorința de cât mai largi orizonturi, aparțin mării prin dorința de plecare și de revenire. Din punct de vedere al filozofiei vieții marea dă răspuns tuturor întrebărilor ei fantastice, în special celor două, ale plecării și revenirii. Sunt un om al mării.

- Scopul acestei discuții este să prezentăm cititorilor noștri modul în care istoria Marinei Române se regăsește într-unul din cursurile pe care le predați la Universitate și care, cred eu, merită să-l prezentăm cititorilor: "Dobrogea, Dunărea și Marea Neagră în istoria poporului român". De ce tocmai un astfel de curs?

- În primul rând pentru că ar fi prima problemă care, dând impresia unui regionalism aproape înfocat, e de fapt un curs național și chiar internațional, dacă mi este permis, de o deosebită importanță. Cursul acesta – dacă este foarte bine făcut și eu îl fac doar "binișor" – este un curs care implică Dobrogea, cu ce are ea, în raport cu Dunărea, cu Marea Neagră, în marea politică românească și europeană și în destule "felii" de istorie universală. Pentru aceasta trebuiesc elemente multiple în pregătirea celui care predă cursul și nu atât în pregătirea factologică, ce nu trebuie să lipsească, cât în aceea de concepție. Concepția mea cuprinde tot ceea ce înseamnă spațiul maritim geografic, politic, militar, habitual și spiritual – artistic. Din acest punct de vedere cursul acesta poate fi socotit și un curs de istorie universală. Din nefericire, eu predau numai perioada modernă – e drept, cea mai bogată dintre ele - și eu înțeleg prin modernă și sfârșitul secolului XVIII.

- În curs – pe care-l cunosc bine, fiind unul dintre cei care l-au "pus în pagină" – acordați o atenție deosebită Marinei Comerciale și în special Marinei Militare.

- Locul nu este cel meritat și am făcut-o cu bună credință crezând că există niște cursuri foarte profunde de istorie a Marinei Militare Române. Din păcate ele nu sunt la profunzimea în care eu am ezitat să mă arunc. Din acest punct de vedere abia anul acesta mi-am dat seama că un curs de istorie a Marinei Militare este absolut necesar și dacă eu nu sunt în stare să-l fac – pentru că numai un intelectual din Marină poate să-l facă – atunci trebuie să-i acord mai multă importanță. Oricum, nu am scăpat nici unul din momentele însemnate – dar ca momente și mai puțin ca procesualitate – legate de istoria Marinei Militare, de la începuturile ei și până la sfârșitul primului război mondial. Pe de o parte, implicarea în marile momente ale războaielor de apărare și, mai ales, în problema formării acestei marine, înzestrării ei cu oameni și vase, pregătirii multilaterale a acestor oameni, îmbinând în mod inteligent pregătirea în țară cu cea din străinătate astfel încât din punct de vedere al corpului marinăresc am putut fi o forță de primă mână în această parte a Europei. Din nefericire, mijloacele materiale și uneori lipsa de orizont a oamenilor politici au făcut ca în privința Marinei Militare la mare să nu fim la înălțimea pe care ne-o cerea importanța geostrategică și economică a litoralului pentru România. În ciuda eforturilor mele legate de istoria Marinei Militare partea aceasta de curs încă nu răspunde celor valorice pe care le-aș fi dorit. Este un merit al corpului profesoral al Academiei Navale că încearcă, printr-o colaborare cu Muzeul Marinei Române, să facă ceva, însă mult prea puțin decât ar trebui.

- Există numeroase și largi capitole dedicate culturii Dobrogei, intelectualilor mării, dacă pot să spun astfel.

- Oamenii mării, de toate categoriile, marinari, oameni de știință, oamenii de artă transformă problemele de cultură și de artă în probleme legate de mare. Așadar, este un spațiu și activ și pasiv în același timp. Este pasiv în sensul că este ilustrat, se folosește ca mijloc de inspirație și de ilustrare și este activ în sensul că pune probleme, pune realități serioase în fața oamenilor de știință și artiștilor și că înșiși oamenii mării se umanizează o dată în plus prin activitatea lor artistică și prin contribuția lor la cultura națională. Ofițerul de marină, de după 1989, își redobândește nu numai tresele noi, care sunt de fapt cele vechi, nu numai o nouă uniformă, dar își recapătă – e drept, mult mai încet decât procesul general – calitatea lui de serios intelectual. Cursul meu urmărește și acest proces.

- Nu pot să nu amintesc, legat și de ceea ce am spus anterior, spațiul întins dedicat oamenilor ridicați din Marina Militară: "Militari din cadrul Marinei în domeniul presei și al literaturii, în domeniul istoriografiei", "Militari din cadrul Marinei – oameni de știință și ingineri". Să menționăm pentru cititori că toate acestea sunt subiecte de examen la Universitatea "Ovidius".

- Este exact ceea ce spuneam mai înainte pentru că trebuie să terminăm odată cu prejudecata noastră și cu prejudecățile ce ni se impun de către o lume "nouă" în care intrăm și în care marinarul este, înainte de toate, un căraș, un mecanic, un om care cunoaște navigația și un om care face management și marketing. Eu zic că trebuie să i se redea și să i se recunoască Marinei și marinarilor – din acest punct de vedere – această dimensiune cultural-științifică-artistică și să reușim să redăm ofițerului de marină nu numai măreția dimensiunilor navelor ci și măreția dimensiunii nesfârșite a mării.

- În încheiere, ce părere aveți despre revista "MARINA ROMÂNĂ"?

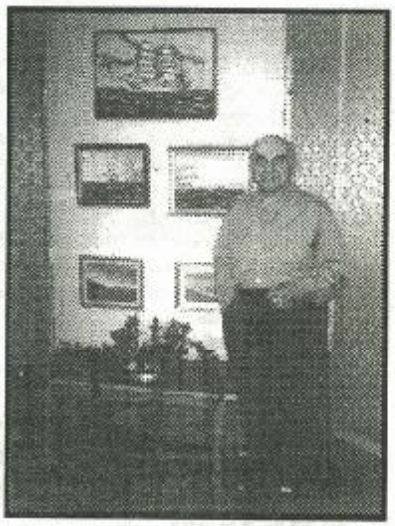
- O spun cu sinceritate, prefer să primesc lucrurile mai concentrate și mai direct spuse din revista dumneavoastră. Pentru mine revista înseamnă patru lucruri: înseamnă o revistă locală, adică a Dobrogei; înseamnă o revistă cu totul aparte care încearcă să îmbine trei, patru elemente în care cel de cultură nu-i nici cel din urmă; înseamnă o formă de manifestare pe plan cultural-științific a marinarilor și oamenilor care se ocupă de revistă și înseamnă, pentru mine, un material documentar pentru cursul acesta și nu numai pentru el.

Bogdan DINU

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Carnet plastic

MAREA – PICTATĂ DE UN OM AL MĂRII



Domnul Octavian Swed este cunoscut, în lumea marinarilor constănțeni, ca o personalitate. Mulți ani căpitan de port a realizat investigații în cele mai dificile probleme de specialitate. Veteran de război (a fost rănit grav într-o acțiune de comando, pe frontul de la Odessa), discipol al comandorului Bardescu și prieten apropiat cu pilotul Agarici, mai târziu, după pensionare, un activ publicist, Octavian Swed și-a dezvăluit o altă latură a personalității sale. Și aceasta într-un domeniu, am spune, surprinzător. Acela al picturii. Expoziția sa deschisă la Cercul Militar din Constanța, cu prilejul Zilei Marinei Române și dedicată de autor eroilor marinari, este o rostire grăitoare în acest sens.

Peste 30 de lucrări, având ca principală temă marea, sunt semnate, așadar, de un om al mării a cărui experiență de viață și profesiune de credință sunt fructificate astfel, în mod fericit, și în spațiul artei plastice.

Desigur, pictura domnului Swed nu este opera elaborată a unui sofisticat penel obsedat de efectele nuanței, ci, am zice - cel puțin pentru oamenii mării -, ceva mai mult. Lucrările sale vin aproape de sufletul marinarului sau iubitorilor mării prin forța lor emoțională degajată de imagini ușor recognoscibile-marea, nave, faruri, țărmuri - știute și iubite.

Cele mai numeroase lucrări incluse în expoziție constituie un omagiu adus mării pe care autorul – un atât de bun cunoscător al său – se străduiește să o prezinte în numeroasele sale ipostaze. Marea în furtună, marea liniștită, marea sub faldurile ploii, marea aureolată de răsăritul soarelui sau mângâiată de umbrele înserării.

Acestora li se adaugă picturi având ca subiect nave ale Marinei Române – se remarcă, în primul rând, omagiul autorului pentru veșnic tânărul "spirit Mircea", concretizat în patru tablouri ce prezintă nava-școală "Mircea" la bordul căreia s-au format atâtea generații de ofițeri de marină. Remarcăm, de asemenea, silueta distrugătorului "Regina Maria" profilându-se în apus de soare. Imagini ale "Farului vechi" din Constanța, ale unor pitorești colțuri de țărm românesc vin să completeze, în mod inspirat, universul artistic pe care ni-l oferă domnul Octavian Swed, amestecând în culorile așezate pe pânză ceva din sufletul său generos, de om al mării.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

"TRIDENTUL DE AUR" – EDIȚIA A IV-A

La cercul Militar Constanța s-a desfășurat, pe 7 septembrie a.c., gala laureaților Festivalului concurs de muzică ușoară "TRIDENTUL DE AUR". Din cei 45 de concurenți care au reprezentat 25 de centre militare din țară au fost aleși 15 pretendenți la titlul care au reprezentat 15 cercuri militare. Juriul, condus de compozitorul și dirijorul **Dumitru Lupu**, a stabilit următorul clasament:

- trofeul TRIDENTUL DE AUR – Grupul "VOGUE" – Cercul Militar Sibiu;
- premiul I – **Florentina Țuchel** – Cercul Militar Galați;
- premiul II – **Rada Ghencea** – Cercul Militar Național;
- premiul III – **Daniel Rădulescu** – Cercul Militar Constanța;
- premii speciale: **Ileana Berchi** – Cercul Militar Vulcan; **Gabriela Farcaș** - Cercul Militar Dej și **Romeo Zaharia** – Cercul Militar Vaslui.

O "notă" specială la această ediție a concursului pentru realizatorul cadrului scenografic – maistrul militar principal **Viorel Opran** precum și pentru prezentatori – **Neli Cimpoca** și **Aurel Lăzăroiu**.

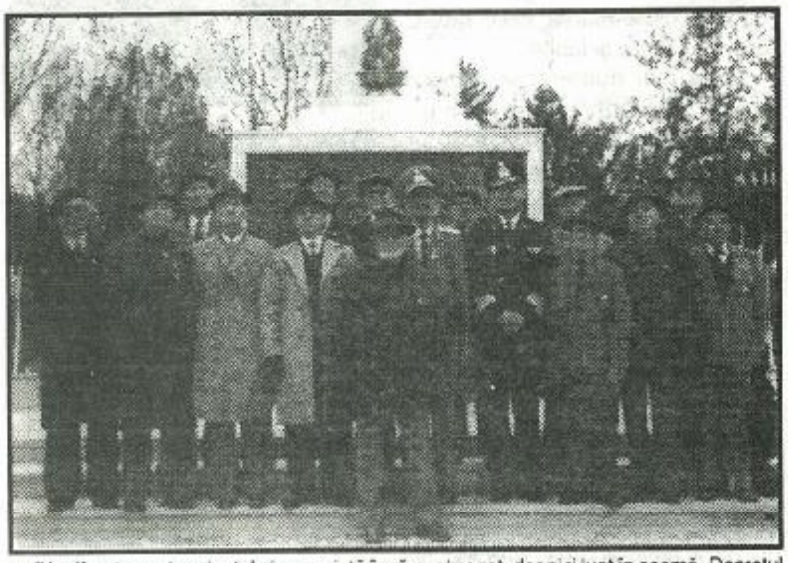
Sponsorii acestei manifestări culturale au fost: S.C. CAPITAL INVEST; TOMRAD COMUNICATIONS; EMCO CHARTERING S.R.L.; Hotelurile VENUS și TOMIS, RADIO CONSTANȚA.

Profesor ***Geo VLAD***

Cultul Eroilor

Despre Asociația "Cultul Eroilor", filiala Constanța, revista noastră a scris în mai multe rânduri, este adevărat, mai ales în legătură cu activitățile acesteia de ridicare a unor monumente noi sau de refacere a celor vechi. Încercăm în acest articol să vă oferim câteva repere ale activității și evoluției acestei asociații. Din punct de vedere al evoluției în timp să menționăm că în 1919 a luat ființă, pentru prima dată în România, Societatea "Mormintelor eroilor căzuți în război", pentru ca în anul 1927 să se emită "Legea asupra regimului mormintelor de război din România", pe baza căreia va apare și denumirea "Societatea Cultul Eroilor". Desființată în 1948, întregul patrimoniu împreună cu obligațiile trec la Ministerul Apărării Naționale.

Pe plan local, tradiția acestei instituții a fost dusă mai departe prin înființarea, în octombrie 1991, a Comitetului societății "Cultul Eroilor", filiala Constanța, din ianuarie anul următor având și personalitate juridică. Asociația are drept scop – după cum este menționat în articolul 2 al Statutului – "redeșteptarea, menținerea și dezvoltarea conștiinței și respectului datorat eroilor neamului originari din județul Constanța". Spațiul restrâns nu ne permite să reproducem integral acest statut, schema de organizare, comisiile asociației sau numele celor angrenați în această nobilă activitate. Să spunem însă că fără o legislație adecvată care să ofere o bază legală pentru cultul eroilor multe dintre obiectivele pe care și le-a propus asociația nu se vor realiza. În momentul de față există un proiect de lege privind regimul mormintelor și operelor comemorative de război și înființarea Societății Naționale "Cultul Eroilor" depus la Camera Deputaților. Până când



va fi legiferat acest proiect de lege există încă neabrogat, dar nici luat în seamă, Decretul nr. 117/1975 care stabilește obligații la nivelul administrațiilor locale, instituțiilor și armatei la modul foarte general și orientate exclusiv spre întreținerea fizică a monumentelor, cimitirelor și monumentelor eroilor (și cu excepția armatei, nerespectate și acestea).

Semnalăm cu plăcere realizarea, sub îndrumarea contraamiralului (r) Marcel DRAGU, a unui "**Itinerar dobrogean pe urmele eroilor neamului**". Lucrarea, nedefinitivată încă, cuprinde inventarul tuturor monumentelor și ansamblurilor funerare ridicate în cinstea eroilor neamului (106) de pe teritoriul județului Constanța și a necesitat o muncă considerabilă, fiecare monument fiind fotografiat și descris în detaliu. Din păcate nu există nici un monument închinat eroilor marinari. Există doar o copie a monumentului de la Rasova undeva în curtea Muzeului Marinei Militare și asta în condițiile în care există un monument al marinarilor ruși la Constanța (e drept, construit în regimul trecut și mutat după revoluție în Cimitirul Central în sectorul soldaților sovietici). Credem, totuși, că ofițerii și soldații Marinei Militare care s-au jertfit pe altarul patriei merită să-și regăsească numele pe un monument al marinarilor (de altfel unul din obiectivele Asociației este și "sprijinirea Fundației pentru construirea monumentului marinarilor").

Credem că adevărata rezolvare a problemelor cu care se confruntă Asociația – cel puțin din punct de vedere financiar, material și organizatoric – nu se va putea face decât la nivel național și anume prin aprobarea acelui proiect de lege de care vorbeam anterior. Să sperăm că parlamentarii își vor găsi timp pentru aceasta, legea nefiind una de natură a strârni dezbateri aprinse, astfel încât tradițiile cunoașterii eroilor neamului să-și regăsească locul și în societatea zilelor noastre.

La începutul lunii septembrie, la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", a avut loc o manifestare emoțională – sărbătorirea a 40 de ani de la absolvirea primei promoții a Școlii Militare Superioare de Marină, una din multele denumiri pe care le-a purtat, în cei 125 de ani de existență, această instituție, până la numele "Academia Navală" de azi. Vineri, 5 septembrie 1997, în prezența contraamiralului **Traian Atanasiu**, șeful Statului Major al Marinei Militare, a contraamiralului Cornellu Cristescu, comandantul Academiei și a contraamiralului Niculae Postoli, comandantul Flotei Maritime, s-au reunit toți cei care au mai rămas în viață, sau au putut veni, dintre cei 180 de tineri locotenenți care, în 1957, păseau pe poarta școlii spre primele trepte ale carierei. Unii dintre ei au ajuns pe culmile ierarhiei militare și menționăm faptul că este promoția care a dat Marinei patru contraamirali: Emanuel Țigănaș, Petre Ivancu, Petre Balica, Grigore Spineanu.

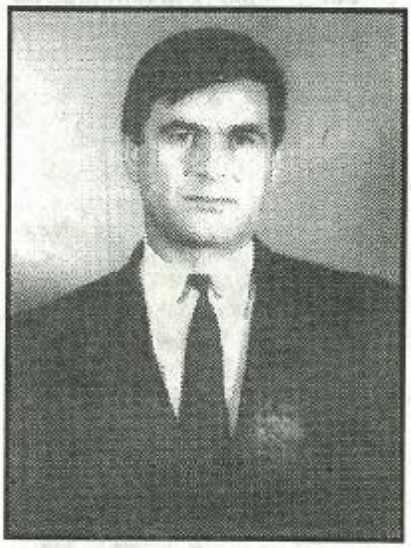
JUBILEU'40

"Prima promoție cu studii superioare în marină" cum spunea unul dintre participanți, a fost strigată la catalog – împreună cu foștii profesori și comandanți, mulți dintre ei încă în viață, cum ar fi Mihai Chiriță, decanul de vârstă al corpului profesoral și veteran de război sau comandorul (r) Doru Ionescu, veteran de război și colegul nostru de la revista "MAREA NOASTRĂ" – prilej de emoții, nostalgii sau ironii amicale între participanți. Manifestarea – numită de organizatori "Jubileu '40" (și spațiul nu ne permite să-i amintim pe toți) – s-a desfășurat în zilele de 5 și 6 septembrie, și a cuprins o ieșire în mare, exercițiu demonstrativ cu scafandri de luptă, vizitarea Muzeului Marinei, amintiri de suflet. Manifestarea a fost astfel caracterizată de domnul contraamiral Traian Atanasiu, prin cuvintele adresate participanților: "Ne-am grăbit să sprijinim organizarea acestei revederi pentru că ea reprezintă un moment de suflet, de reînnodare a unor legături și cunoștințe deosebite. Să ne revedem sănătoși la "Jubileu '45"!.

Bogdan DINU

IN MEMORIAM

Soarta crudă a vrut ca în această vară ploioasă să ne răpească încă doi colegi. O boală nemiloasă și un tragic accident au făcut să fim astăzi mai săraci cu doi colegi, cu doi prieteni, cu doi profesioniști devotați Marinei Militare la o vârstă la care prin experiența acumulată și forța lor de muncă ar fi putut aduce încă atâtea servicii instituției noastre. Deplângem această tragedie și transmitem, și pe această cale, familiilor sincere și profunde condoleanțe.

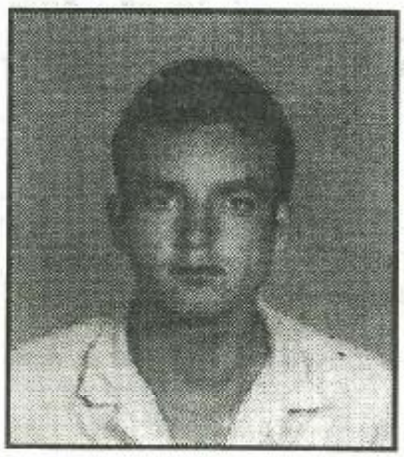


Comandor TĂNASE ROMULUS

S-a născut pe data de 23 septembrie 1950, în comuna Poarta Albă, județul Constanța. După terminarea școlii elementare, în 1964, a urmat liceul militar pe care l-a absolvit în 1969. Cursurile Școlii Militare de Ofițeri Activi de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", specialitatea navigație, le-a parcurs între anii 1969 - 1973. Din dorința perfecționării pregătirii profesionale a urmat Academia Militară, specialitatea marină, absolvită în 1985 și, ulterior, în 1995 un curs postacademic. Ca ofițer a parcurs treptele ierarhiei militare, de la cea de locotenent – în 1973 și până la cea de comandor. Și-a început cariera cu funcția de comandant unitate de luptă transmisiuni și observare pe o vedetă, ajungând până la cea de șef transmisiuni pe divizion, brigadă și ulterior la Divizia 42 Marină. Din 1986 a fost încadrat ca ofițer cu transmisiunile la Statul Major al Marinei Militare ajungând – până la moartea sa prematură - șef birou transmisiuni. Destinul crud a vrut să-l răpească dintre noi la numai o săptămână după avansarea la gradul de comandor. A lăsat în urmă o soție și doi băieți.

Comandor ing. LECA ION

Cel care a lăsat în urma sa o soție și trei copii s-a născut pe 31 martie 1948, în localitatea Pecineaga, județul Constanța. După absolvirea liceului, în 1966, a urmat Școala Militară Superioară de Marină, specialitatea electromecanici – între 1966 – 1969 și ulterior un curs de perfecționarea în specialitatea electromecanici, în 1973. Studiile sale includ și absolvirea Academiei Militare, Facultatea de Mecanică – Secția nave a Universității din Galați, în 1980. A promovat în carieră de la funcția de comandant unitate de luptă electromecanici pe diferite nave, apoi la Centrul de Instrucție al Marinei Militare, unde a fost succesiv comandant de pluton, companie, batalion. Între 1982 și 1996 a lucrat la Centrul de Cercetări Științifice al Marinei Militare ca cercetător științific, la laboratorul de instalații navale. Din 1996 a fost ofițer în secția planificare și documentații tehnice, înzestrare și modernizare la Direcția tehnica și de înzestrare a Statului Major al Marinei Militare, iar din 1997 șef birou reparații nave și tehnică din secția Exploatare reparații nave și tehnică din Direcția tehnică.



În tragicul accident a dispărut și Sardaru Marius, la numai 24 de ani, salariat civil. În numai cei doi ani cât a fost în cadrul Marinei Militare a reușit să se facă apreciat și chiar iubit de colegii și superiorii săi. Moartea sa i-a îndurerat pe toți cei care l-au cunoscut.

Dumnezeu să vă odihnească în pace, dragii noștri camarazi!

MAGAZIN

Din istoria uniformelor marinelor străine

Cu ocazia vizitelor navelor Marinei Militare Franceze în portul Constanța, unii dintre dumneavoastră – admirând ținuta marinarilor francezi – cu siguranță că ați remarcat particularitățile ei. În rândurile de mai jos vă prezentăm istoria unor piese ale acestei vestimentații așa cum sunt ele prezentate în revista COLS BLEUS nr. 2360.

BONETA

Acoperământul de cap al matelotului este boneta. Această denumire regulamentară vine de la ceea ce la origine (foarte veche) a fost chiar o bonetă adevărată de lână, tricotată, decorată în partea sa de jos – potrivit regulamentului din 1858 – cu două benzi late de culoare roșu aprins, originea celor două vipusti roșii de astăzi. Era vorba de o bonetă de lucru, cea de ieșire rămânând, până în 1876, tradiționala pălărie rotundă de fetru strălucitor a provinciilor maritime franceze. Devenită, la această dată, acoperământ de ieșire ca și de mare, boneta se îmbunătățește. Țesută din lână, rigidizată de o trestie, era ornată cu o panglică cu capetele libere purtând numele unității și având două ancore imprimate în aur fin. Boneta albă a apărut la sfârșitul secolului XIX.

În timpul războiului din 1914-1918 boneta era încă destul de moale. Forma sa actuală, rigidă, pe care bătrânii maiștri încă se mai străduiesc "perfid" să o înlăture, datează din 1920. Boneta albă este acum de rigoare tot timpul anului. Termenul familiar de "bachi" vine poate de la "bâche" (prelată): pânză care acoperă.

POMPONUL ROȘU

De ce un pompon? S-a spus că a fost inspirat de regina Hortensia care a găsit boneta prea... tristă. Legendă.

S-a spus că pomponul îl făcea pe marinar să evite să se lovească de capetele spațiului dintre cele două punți. Legendă. Nimeni nu știe de ce anume a fost inspirat.

Pomponul a apărut în Franța în primul sfert al secolului al XIX-lea pe bonetele de lână ale marinarilor. La început de culori diferite, după împărțirea legată de cei care le purtau, pompoanele în "fir de lână" au devenit, toate, bicolore, în 1858, două treimi indigo, o treime roșu aprins, pentru toți maiștrii și marinarii, până la sfârșitul secolului al XIX-lea.

Pomponul roșu – acela pe care-l știm astăzi – datează din 1871. Era foarte mare, în 1914-1918, din fire de lână de culoare roșie lipite pe un mic soclu de lemn.

O singură țară a imitat boneta cu pompon : Marina Senegalului, la crearea sa în 1965. Dar pomponul său este de culoare verde.

GULERUL ALBASTRU

Creat la începutul secolului XIX, acesta era un guler albastru cu trei găitane albe susținut altădată de cămașă și netezit pe spate. Aceasta pentru a evita ca părul lung să murdărească uniforma? Este puțin probabil. Fără îndoială a fost o chestiune de modă. Aceasta a făcut furori în Franța la băieți și fete, de la al Doilea Imperiu până în anii '30 ai secolului XIX.

Cât despre cravata neagră, aceasta nu este pentru doliul de la Trafalgar, pentru că ea a devenit regulamentară câțiva ani înaintea acestei bătălii, dar este un vestigiu a ceea ce ar fi putut fi altădată un guler ascuns. De 40 centimetri lățime, din lână sau din alt material, cravata strângea piciorul gulerului cămășii într-un nod mare, rotund.

Fără îndoială că uniforma marinarilor și maiștrilor francezi nu este una din cele mai atrăgătoare (ușor de purtat) din lume!

Traducere și adaptare
Bogdan DINU

PRIMA TRAVERSADĂ A ATLANTICULUI, CU AVIONUL

Cu un an înainte ca Charles Lindberg să zboare cu "Spirit of St. Louis" peste Atlantic, US Navy efectuase deja un zbor de la New Foundland la Lisabona, în 1919. Stimulentul fiind și premiul de 10.000 de lire sterline oferit de "Daily Mail", din Londra, pentru primul avion care va traversa Atlanticul.

Trei hidroavioane Curtiss NC-4, fiecare cu 6 membri în echipaj s-au pregătit să-și ia zborul din New Foundland. Însă defecțiunile la motoare și vremea proastă au forțat două echipaje să amerizeze aproape de Insulele Azore și, nemaifiind în stare de funcționare, au fost scoase din cursă. Ultimul NC-4 a terminat epocalul zbor pe 27 mai 1919, reușind să ajungă în Portugalia.

Cu toate că US Navy a fost exclus de la premiu, a fost cea care a câștigat această onoare.

Traducere și prelucrare după "Proceedings"
de ***Harolambie S. MUSCELEANU***

MAGAZIN

SALUTUL CU TUNUL

După un vechi obicei, în onoarea oaspetelui se pot trage 21 de salve de tun (cu încărcătură carbă). Acest obicei își are originea în practica medievală, care consta în tragerea în aer a întregii încărcături a tunurilor unei cetăți, sau a unei nave, ca semn că acestea au fost dezarmate. Așadar, un semn de bune intenții. Numărul salvelor de tun izvorăște dintr-o veche cutumă care prescrie 21 salve de tun pentru șefii de state și guverne și pentru familiile regale domnitoare și 19 salve pentru miniștrii și ofițerii din clasa generalilor și amiralilor. Pentru demnitarii de rang mai mic, în unele state s-a încetățenit practica tragerii a 5, 7, 9, 11, 13, 15 sau 17 salve de tun. Acestea sunt stabilite de fiecare stat, în raport de funcția pe care o are demnitarul (care la sosirea într-o țară străină solicită să i se dea salutul cuvenit indicând și numărul de salve). După cum se observă, numărul de salve este întotdeauna impar, aceasta pentru că, după o superstiție marinărească, numărul par de salve ar purta ghinion.

Salutul cu tunul este făcut de o navă militară, prin lovituri de tun trase la intervale de 10 secunde pentru a saluta uscatul unei alte națiuni (21 de lovituri de tun). Salutul națiunii nu se face decât după ce nava militară vizitatoare s-a asigurat că o baterie de la uscat va răspunde lovitură la lovitură. (Gazda, în timp util, va comunica și poziția bateriei care va da răspunsul de salut). În momentul executării primei lovituri se va desfășura pavilionul naiunii salutate, care va fi coborât după executarea ultimei lovituri. Pe timpul executării salutului națiunii se cântă Imnul statului vizitat.

Salutul națiunii cât și salutul personal (amirali sau alți demnitari care îl solicită) se stabilește dinainte, pe cale diplomatică (ataşat militar etc.) pe bază de reciprocitate, precizându-se locul și ora de unde se dă salutul precum și poziția navei sau bateriei de unde se dă răspuns la salut.

Saluturile se execută în prima zi a vizitei navei într-un port străin în momentul intrării acesteia în port. Ele pot fi executate și la fluviu, respectându-se ceremonialul de mai sus.

Comandor (r)
Francisc HOSCIUC

D'ALE PESCARILOR...

(Culese și alese, traduse și reduse)

Întâi, am pus-o de mămăligă. Pe la patru dimineața, când am pus ceasul să sune, spre a avea timp să ajung la pescuit. Cât s-a încălzit apa, m-am întins cât mi-e plapuma, lângă nevastă, în pat, și-am întrebat-o:"Singurică, singurică?" Nu mi-a dat nici un răspuns... Am auzit că și guvidele trago la momeală din mămăligă. Că tot scriu de guvizi, că-s mămăligari, mi-aduc aminte de negustorul care vindea statuete reprezentându-i pe poetul Ovidiu și pusese pe tarabă anunțul "Avem ovizi!" Asta n-are nici o legătură cu pescuitul, de aceea mă și puteți crede că-i adevărat, știut fiind că pescari mint, uneori, chiar mai mult decât politicienii! E de amintit snoava cu cei doi pescari care, la malul gârlei, se lăudau. Unul spunea că în urmă cu două zile, a scos din apă un peste de 30 de kg de-a scăzut nivelul apei cu trei centimetri. La care celălalt a spus că asta nu-i nimic, el a scos în undință, cu trei zile în urmă, un felinar aruncat de două săptămâni și care încă era aprins!

Cum, rareori, și la pescari vine vremea adevărului, cel cu felinarul zise, într-un târziu: "Știi ce? Scade și tu 25 de kg din peștele tău și atunci sting și eu felinarul!"...

Așadar, am pornit la pescuit. Am luat, ca orice pescar, undița, cizmele, țigările și vodca și m-am oprit, în jurul orei șase, la malul gârlei. Am tot aruncat undița la apă, că la un moment dat îmi venea s-o arunc de tot! Să tot fi fost ora trei, după amiază, când un pește, probabil cel mai naiv din baltă, s-a prins în cârlig. L-am aruncat înapoi în apă spunându-i să-mi îndeplinească o singură dorință. Să nu rădă nevastă-mea de mine! Mi-am amintit de cei 100 de negri care într-o oază au salvat un peștișor, care le-a promis că le îndeplinește fiecăruia câte o dorință. I-a așezat în coloană și... începu primul: "Fă-mă alb!" L-a făcut alb! Al doilea: "Fă-mă alb!" L-a făcut alb. Mă rog, al 79-lea: "Fă-mă alb!" L-a făcut alb. Ultimul rădea de mama focului. Când a ajuns la el, și-a spus și el dorința: "Fă-i pe toti negri, la loc!".

Cum armele pescarilor sunt undița și răbdarea, am mai stat până spre seară, când a trecut un polițist prin zonă și m-a întrebat: " Mușcă, mușcă?" "Dacă te referi la țânțari, al dracului de tare!"

Așa s-a sfârșit prima mea zi de pescuit. Mi-am zis, în sinea mea, "Ce-am avut și ce-am pierdut?" în afară de banii dați pentru amenda primită din cauză de braconaj...

Despre ce-am pățit acasă, deși nu mai are nimic hazliu, în numărul următor. Asta, ca să nu se termine totul în... coadă de pește!

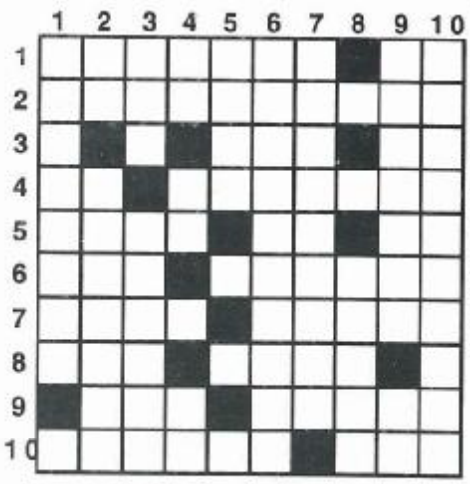
Ananie GAGNIUC

PESCUID ÎN APE TULBURI...

ORIZONTAL: 1. Se aruncă la agățat baba – Istm la prova! 2. Paralel la drum cu platforma. 3. Fire de saulă – Postere! 4. Ies din bazin! – E ceva de vis! (fem.) 5. Urmă lăsată în apă – Cutie! – Începe abecedarul. 6. Intră în cambuză! – Prinsă de urechi. 7. Iute în mișcări – Trecut (calendaristic) în jurnal. 8. Călăuza apelor – Fir de apă (pl.). 9. Merge înapoi, în apă – Luat de ape (mintal, vorbind!). 10. Pusc pe celă – Formă de năvod.

VERTICAL: 1. Minisubmarin. 2. Director pe mare (datorită calităților magnetice) – Cascadă, unde apele stau să... cadă. 3. La viteză pe mare – Mai marele mărilor. 4. Deși se trece! – În loță! – Carenă la prova! 5. E de folos. 6. Stă de-a curmezișul, când e vorba de longitudine. 7. Aterizare pe mare. 8. Răsărit (fem.). 9. A folosit marea ca sursă de inspirație (fem.) – Unde se termină ostrovul! 10. Marea, după atâtea treceri...

A.G.



Preț: 1000 lei

LOCOT C-DOR
V.PAUN