

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 50 (DECEMBRIE 1997)



Din SUMAR:



☞ UN SUBIECT DE SEZON:

La orizont, marea crudă pag. 6

☞ N.S. „MIRCEA” - un examen pentru navalistii români pag. 8

☞ DRAGORII ȘI... NAVELE LOR DRAGOARE pag. 10

☞ „MARINA ROMÂNĂ” - numărul 50 pag. 12

☞ JURNAL DE BORD pag. 16

☞ NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII ... pag. 18

☞ FILE DE ISTORIE pag. 20

☞ MAGAZIN pag. 25



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

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

Revista MARINA ROMÂNĂ se află la poziția 4384 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.

ISSN - 1222-9423

B - 18497/158

Coperta I: Fascinația luminii ...

Coperta IV: Cercetașii redivivus

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:

Căpitan Costel SUSANU

Culegere text realizată la:

Centrul de Calcul
al Marinii Militare

Operatori calcul:

Mihaela BUCUROIU, Ana RUSU

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

PAVILIONUL TRICOLOR TRADIȚIE ȘI CONTINUITATE - SEMNIFICAȚII

Ziua de 1 DECEMBRIE este o zi sfântă pentru toti cei în pieptul cărora bate o inimă de român. Ea reprezintă nu numai ziua în care s-a întărit Marea Unire, dar și ziua în care TRICOLORUL, această icoană a patriei, a fost arborat, pentru prima oară în istoria acestui popor, în toate culturile vătri străbune.

TRICOLORUL - "O MOȘTENIRE DE PE TIMPUL DACIEI TRAIANE"

Arborat la catargul navelor militare sau comerciale, TRICOLORUL se află astăzi pe toate meridianele lumii. El conțințizează națiunile că undeva, pe planetă Pământ, acolo unde Carpații se înfrătesc cu Dunărea și Marea Neagră, se află un popor bimilenar – poporul român și o țară, România.

Pentru marinari, pavilionul ridicat la catarg, drapelul țării are o semnificație mult mai profundă. El este mai mult decât un simbol, el realizează acea legătură intimă, indestructibilă, a ființei sale cu țara de origine, cu pământul pe care s-a născut, simțământ pe care-l au doar cei ce-și duc o bună parte din viață pe ape, departe de locurile natale.

Chiar dacă tricolorul a fost arborat în mod oficial pentru prima dată în anul 1834, reputații istorici și cercetători în heraldică, cum ar fi germanul J.P. Neigebaur, afirmă că roșu, galben și albastru sunt "o moștenire de pe timpul Daciei Traiane", iar George Barițiu le consideră "rămase moștenire de la Imperiul Roman".

Dacă luăm în considerație faptul că la origine aceste culori nu au avut totuși semnificație strict politică sau națională, putem afirma, cu certitudine, că ele decorau locuințele încă din epoci străvechi și se regăseau în vestimentația locuitorilor, fiind apreciate ca purtătoare de noroc.

În plină epocă medievală, roșul și galbenul apar drept culori dinastice ale primilor Basarabi, încă de la începutul secolului al XIV-lea, iar către sfârșitul aceluiși secol să adăugă și culoarea albastră.

Urmașii lui Dragoș și ai fiului său, Sas, aveau ca semne distinctive ale scuturilor culorile roșu, galben, albastru. Ele se regăsesc, de asemenea, la pavilioanele arborate de pânzările lui Ștefan cel Mare (roșu și galben) sau caicele brâncovenesci (roșu, galben și albastru) în Țara Românească.

"MARIȚA" – PRIMA NAVĂ CU TRICOLORUL LA CATARG

În anul 1834, odată cu înscăunarea primilor domnitori "regulamentari" (conform stipulațiilor Regulamentului Organic), Alexandru Ghica în Țara Românească și Mihai Sturza în Moldova s-au făcut și demersurile necesare la Înalta Poartă pentru atribuirea celor două țări române a drapelului național.

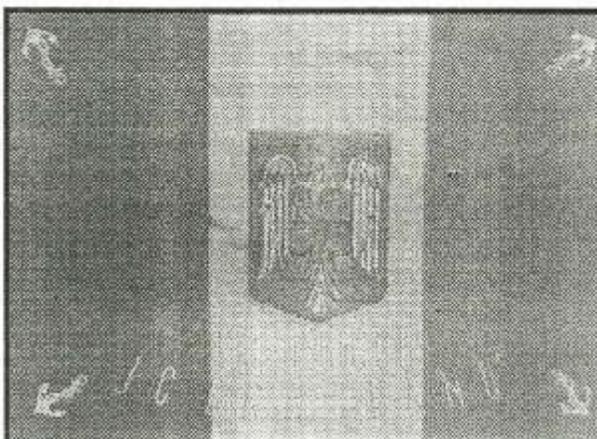
Prin firmanul sultanului Mahmud al II-lea din 7/16 august 1834 se preciza pentru Țara Românească "... se dă la corăbile cele neguțătorești, steag cu față galbenă și roșie, având pe dânsul și stele, la mijloc pasare albastră cu un câmp, iar la cele ostășești alt steag cu față roșie, albastră și galbenă, având și acestea stele și pasare cu câmp, la mijloc...". Același hăriserif (confirmat de "ofisul" domnesc din 31 august 1834) prevedea pentru navele moldovenești "steag cu stele și cap de bœuf, vopsea roșie și vânătă".

Iată, aşadar, că începând cu anul 1834 vasele celor două țări române primeau dreptul de a naviga libere pe Dunăre și Marea Neagră precum și în "Boğazul Tarigradului", adică în Cornul de Aur sub pavilion național, "MARIȚA", prima navă de negot

românească cu pavilion tricolor la catarg, sub comanda căpitanului Ioan Cristescu, menționat în jurnalul de bord ca fiind "supus valah și născut chiar în Valahia", pornea la 7 decembrie 1834 încărcată cu grâu din Sulina și, înfruntând o puternică furtună, avea să acosteze la 25 decembrie, același an, la Constantinopol. La intrarea corabiei în port avea să fie întâmpinată în mod oficial, onorându-i-se astfel pavilionul de insuși Melie Paşa Seraschir (comandanțul armatei) și Capudan – Paşa (comandanțul marinei).

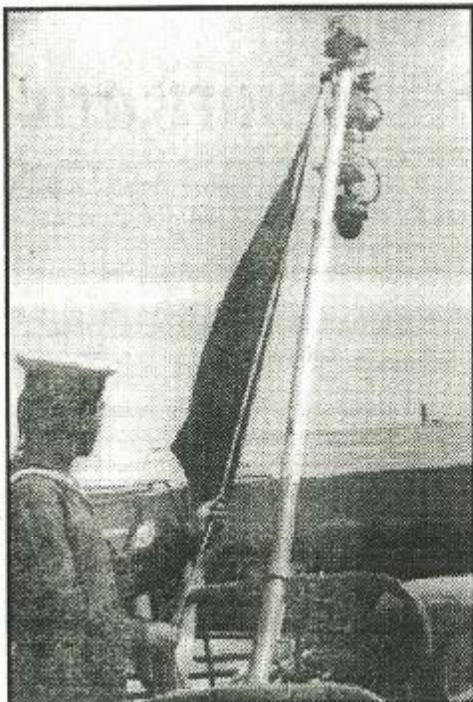
Mai trebuie specificat faptul că tricolorul arborat de nava "MARIȚA" avea culorile dispuse orizontal, roșu fiind în partea de sus a pavilionului.

Încă de la începutul anului 1860 Alexandru Ioan Cuza ia hotărârea de a uni pavilioanele celor două flote și a înălța tricolorul la catarg, eveniment de importanță națională și



Comandor Ioan DÂMASCHIN

continuare în pagina 4 ➔



urmare din pagina 3

profundă mândrie patriotică pentru marina comercială și militară a Tânărului stat român. Era un demers hotărât de a pune capăt, astfel, amestecului din partea "impelaților marinel imperiale în privința pavilionului ce este a se destina pentru navele române".

La 16 iulie 1860, Prefectura Brăila înaintează un raport ministerului Afacerilor Străine în care se propune ca pavilionul tricolor pentru navele românești să poarte culorile roșu, galben și albastru dispuse orizontal, de sus în jos. Însusindu-și propunerea Consiliul de Miniștri a hotărât "să adopte în comun bastimentele ambelor Principate, cel tricolor cu banderolă, fără marcă deocamdată. Tricolorul navelor militare trebuia să poarte "la mijloc vulturul cu coroana princiară pe cap în ghiera din stânga ținând un buzdujan, iar în cea dreaptă o sabie; peste ele trecea o panglică cu inscripția: "HONOR ET PATRIA". La vultur se afla la ecu împărțit în două pe partea din stânga aquila munteană cu coroana și crucea în plisc, pe cea din dreapta zimbrul (bourul) moldovean cu stema între coarne, d'asupra scutului, coroana princiară".

Prin Decretul 174, la 22 octombrie 1860 domnitorul Alexandru Ioan Cuza semna actul de naștere al Marinei Militare a Statului român, care în articolul 1 stipula: "Flotile după întregul curs al Dunării în viitor va forma un singur corp". Acest lucru impunea ca toate navele aparținând

Flotelor Principalelor Unite să aibă pavilion unic recunoscut de marile puteri și, în primul rând de Înalta Poartă. Demersurile au fost multiple remarcându-se cele ale cunoștătorilor diplomați și patrioii Apostol Arsaki și Costache Negri. La 8/20 și 15/27 aprilie 1862, Costache Negri comunică de la Constantinopol domnitorului Cuza că "marea afacere a pavilionului nostru tricolor a fost, în sfârșit, terminată".

Din acest moment navele românești au identitate deplină, indiferent de apele în care navigă.

"DRAPELUL ESTE ROMÂNIA"

Tricolorul a fost instituit și legiferat și pentru unitățile militare de uscat.

La 1/13 septembrie 1863 domnitorul Alexandru Ioan Cuza, la aniversarea a 15 ani de la luptele din Dealul Spirii a înmânat pe platoul Cotroceni drapelul de luptă unui număr de 10 unități militare, rostind totodată și un impresionant discurs: "Drapelul este România, acest pământ binecuvântat al Patriei, udat cu sângele străbunilor noștri și îmbogățit cu sudoarea muncitorului. El este familia, ogorul fiecărui, casa în care s-au născut părinții și unde se vor naște copiii noștri. Steagul este însă simbolul devotamentului, credinței, ordinei și disciplinei ce reprezintă oastea. Steagul este totodată trecutul, prezentul și viitorul Tânărului, întreaga Istorie a României".

Iată, aşadar, semnificația tricolorului așa cum a fost ea percepută de una din marile personalități care au marcat istoria poporului și a nației române.

De la domnitorul Unirii și până astăzi, pavilionul navei, în momentele astrale ale naționalor române – Războul de Independență, Războul de Întregire sau cel de Reîntregire – pe Dunăre sau Marea Neagră, a înscris pagini de glorie fiind înnobilat de sângele marinariilor români care s-a scurs în undele albastre ale valurilor. Aș avansa, sentimental vorbind, o metaforă prin care TRICOLORUL se regăsește în contopirea culorilor: roșu - al săngelui, albastru - al valurilor și galbenul - al aurului din sufletul celor care s-au jertfit pe ape întru libertate și propășire de neam.

TRICOLORUL – SEMNIFICĂȚII

Semnificația celor trei culori a rămas aceeași și în zilele noastre, ea regăsindu-se în știința heraldică astfel:

ROȘU este simbolul măririi, bravurii, al îndrăznelii, generozității. Este o dovadă de mare distincție și de aceea facea parte din semnele principale, iar pentru alte categorii sociale se purta numai cu aprobarea superiorului. Simbolizează, de asemenea, sângele versat în lupte, puterea de viață și energie strămoșescă.

GALBEN (sau aur) este simbolul forței, bogăției și purității. El reprezintă însă și hoidele aurii.

ALBASTRU (sau azur) reprezintă aerul și apa marii simbolizând blândetea, frumusețea, nobelețea și buna credință. El amintește și de legea noastră creștinăască.

Cele trei culori, drapelul de stat al României, sunt cele care dau identitatea navelor noastre militare, ceea ce numim **PAVILIONUL** navei. Iată și semnificația acestuia, așa cum se regăsește ca în Regulamentul Serviciului la bordul navelor militare.

PAVILIONUL NAVELOR MILITARE constituie drapelul de luptă și este simbolul onoarei, vitejiei și gloriei militare. El reamintește fiecărui militar datoria lui sfântă de a servi cu credință patria, de a apăra chiar cu prețul vieții independența, integritatea și unitatea națională a României."

PARTENERIAT PENTRU PACE

COOPERATIVE SUPPORT '97

În sala ELITE a Hotelului Militar Constanța au început miercuri, 8 octombrie, lucrările exercițiului naval NATO/PfP "COOPERATIVE SUPPORT '97", exercițiu logistic maritim PfP de comandament și stat major, organizat de către națiunile NATO și parteneri, în toamna fiecărui an.

Organizatorii au ales România pentru acest eveniment subliniind poziția pe care țara noastră și-a câștigat-o între statele partenere la programul NATO.

În prezența unei numeroase asistențe alcătuite din 65 de participanți și instrucțori și a unui important număr de ziaristi, oameni de radio și televiziune de la posturile locale și centrale, domnul contraamiral **ANDREW GRANUZZO**, locțitorul comandanțului Zonei Iberice din Atlantic, a rostit cuvântul de

deschidere.

Planificatorul exercițiului este Comandamentul Aliat Suprem al Atlanticului (SACLANT), conducătorul său fiind Comandamentul Suprem al Zonei Iberice a Atlanticului (CINCIBERLANT).

Este pentru prima dată când un astfel de exercițiu se desfășoară în afara S.U.A. și este condus de organisme subordonate SACLANT, organizatorul de drept al acestui gen de exerciții.

De asemenea este și prima dată când acest gen de aplicație are doi directori, unul aparținând NATO – domnul locotenent-colonel **RUSSELL SCHECK**, celălalt fiind căpitan-comandorul **DUMITRU SANDU**, din Statul Major al Marinei Militare.

*Locotenent - comandor **Viorel IORNA***

Încă o dată... FOARTE BINE !

În perioada 5-6 noiembrie a.c., navele "V.Am. ROȘCA EUGENIU" și "C.Am. EUSTASIU SEBASTIAN", avându-i la comandă pe căpitan-comandorii **Gheorghe UNGUREANU** și respectiv **Ion STAN** au ieșit pe mare pentru îndeplinirea unor misiuni specifice aflate atât în planul pregătirii proprii cât și în contextul "PARTENERIAT PENTRU PACE".

Manevrele, dificile dacă avem în vedere că apropierea dintre nave n-a depășit 10-15 metri, s-au desfășurat în bune condiții. Exercițiu de pregătire, care a implicat un efort fizic și psihic deosebit din partea membrilor echipajului, timp în care și tehnica de luptă a fost solicitată la parametri maximi, a durat mai bine de 20 de ore, fără staționare la ancoră, cu parcurgerea a nu mai puțin de 200 Mm/havă..

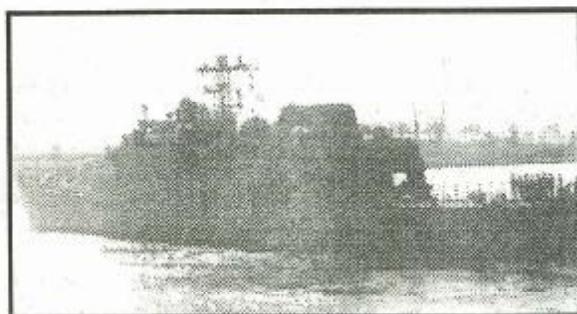
La tragerile de noapte efectuate cu instalațiile artileristice de la bord s-au adăugat exerciții de tip PASSEX și acțiuni de embargou. Pe toată durata desfășurării acestora comunicațiile s-au făcut numai



în limba engleză, conform EXTAC, fapt ce relevă profesionalismul prin care echipajele marinei militare s-au remarcat în fața partenerilor străini.

"Cele două nave participante și echipajele lor – ne spunea domnul căpitan-comandor **Ion GAGIU**, comandanțul unității de fregate – au făcut, încă o dată, dovada că suntem pregătiți să răspundă oricărora solicitări și misiuni încredințate, în orice condiții impuse de tehnică sau vreme. Se cuvine totodată să-i amintesc pe: căpitan-comandor **Romulus HÅLDAN**, seful de stat major, căpitan-comandorii **Vasile GIOSAN**, **Ion BĂRĂITĂRUŞ**, locotenent-comandor **Adrian IORDACHE** – comandanții celorlalte fregate care împreună cu ofițerii, maștrii militari și soldații unității noastre au îndeplinit cu succes misiunile în acest an și să-i felicit pe toți pentru calificativele obținute".

Floare BRÂNZĂ



UN SUBIECT DE SEZON

LA ORIZONT, MAREA CRUDĂ

Ne propunem, stimări cătilor, să vă aducem în atenție, în rândurile de mai jos, un subiect de sezon, legat de specificul vieții și muncii marinilor, pentru care lunile de iarnă, cu furtunile, ceața și frigul lor reprezintă, de atâtaia ori, timpul unor dure confruntări cu marea ce amenință să devină crudă cu oamenii și navele. Este timpul repetabilei poveri a marinului ce trebuie să răspundă unor dramatice teste vizând profesionalismul și spiritul de înțătorire. Este firesc, deci, ca obiectivul documentării noastre să-l reprezinte acele colective marinărești – nave și echipaje specializate în misiuni de salvare și intervenție – destinate să vină în ajutorul navelor ce s-ar putea afla în dificultate, în zona litoralului românesc.

Încheia, în portul Constanța, aceste lucrări în cadrul căror echipajul, ajutat de specialiști navalini, a verificat toate instalațiile vitale ale navei. A fost verificată deasemenea linia axială și curățată opera vie. Într-un cuvânt, nava încheia o revizie serioasă, necesară înfruntării sezonului rece.

Îl rugăm pe domnul comandant să prezinte cătilor revistării nave de care, evident, este legal ca orice adevărat marină, cu puternice legături de suflet, mai cu seamă că a avut șansa (împreună cu mulți dintre membri echipajului) să o ia din șantier chiar de la lansarea la apă.

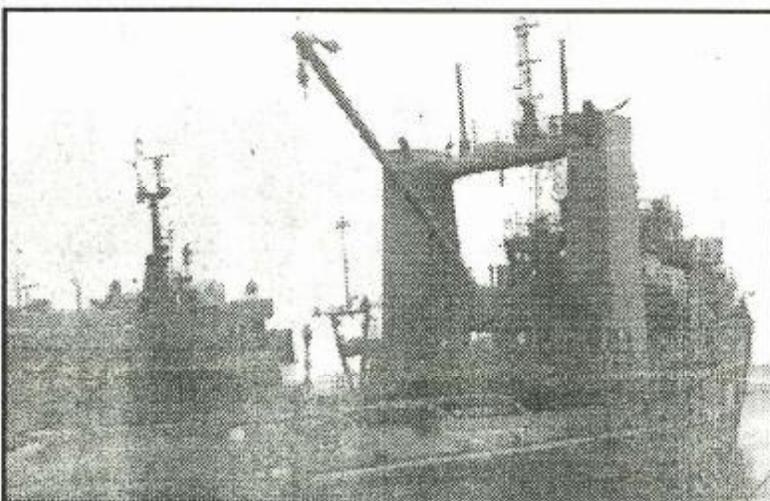
"R.M.S. "GROZAVUL" – ne spune domnia sa – este creația Santișerului Naval Oltenița și a intrat în serviciul Marinei Militare pe 23 aprilie 1993. Este un remorcher maritim salvator destinat

medical. Desigur, când ieșim în mare este ambarcat un astfel de cadru, dar eu cred că ar fi necesar un om al navei, familiarizat cu acest loc de muncă, prezent la bord în cazul oricărei ieșiri urgente".

Alături de comandant, oamenii acestei nave (cu un caracter mai deosebit în Marina Militară prin faptul că ea poate îndeplini nu numai misiuni strict militare ci și de intervenții și salvare în ajutorul oricărora nave aflate în dificultate) formează un echipaj de înaltă clasă profesională.

O referire specială merită făcută, în încercarea de a schita "lizonomia" acestui echipaj, la corpul maistrilor de marină, oameni cu experiență și reale calități profesionale pe care le-au probat, prompt și eficient, în plină mare. E cazul maistrilor militari principali Nicolae Cabuz, Grigore Ciocic, Năstase Macău (motoriști), "oameni pe care te poti baza la nevoie – cum spune comandanțul – apă să facă față nu numai serviciului curent ci și unor situații neprevăzute, impuse de mare. Așa cum s-a întâmplat în cadrul unei misiuni "Parteneriat pentru Pace", în 1996. Ni s-a ordonat întâlnirea într-un anume punct cu o navă engleză. A survenit o defectiune (o pompă de răcire) ce putea compromite misiunea, dar maistrii nostri au dovedit ce pot. Prompt, defectiunea a fost remediată și "GROZAVUL" a fost punctual la întâlnire pentru a deslașura exercițiul programat". Asemenea lor, tot maistri cu vechi state de serviciu, sunt șeful de echipaj, maistrul militar principal Mihai Caorea (excellent marină, exigent cu subordonății, dar și cu sine), maistrul militar principal Marcel Ungureanu, comandanțul grupării de scafandi, maistrul militar clasa I Vasile Brehoianu (un exceptional radiotelegrafist). Exemplul lor este urmat și de mai tinerii lor colegi – maistrul militar clasa a II-a Teodor Abodel (aparate electrice de navigație), maistrul militar clasa a II-a Cezar Buruiană (electrician), maistrul militar clasa a III-a Lică Gheorghe (limonier).

Cât privește ofițerii, demn de remarcat este excelenta comunicare dintre comandanțul navei, un om cu



R.M.S. "GROZAVUL" –
GATA DE ACȚIUNE

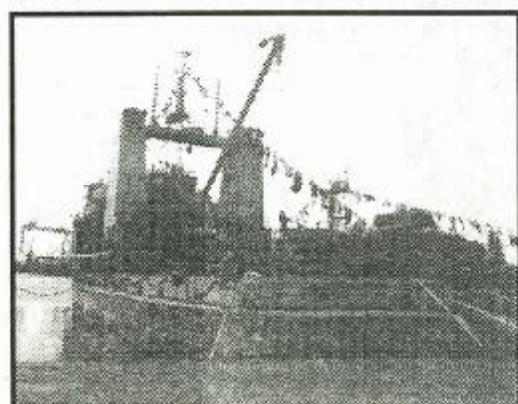
Urcând la bordul R.M.S. (remorcher maritim salvator) "GROZAVUL", aparținând Marinei Militare, cea mai redutabilă și funcțională navă românească de acest tip, surprindem acea atmosferă specifică pe o navă ce și finalizează lucrările de reparări curente, menite să facă aptă să fie la înălțimea misiunilor incredibile. După cum ne spune domnul căpitan-comandor Ionel Cumpănașu, comandanțul navei, la data documentării noastre (sfârșitul lui octombrie) R.M.S. "GROZAVUL" își

remorcării navelor în marea largă și în rade, execută misiuni de salvare (salvarea echipajelor, stingerea incendiilor, golirea compartimentelor inundate din navele avariate sau eşuate), misiuni de spargere a gheții în rade, porturi, pe mare și pe Dunărea maritimă, efectuează lucrări subacvatice cu grupe de scafandi aflată la bord. Trebuie remarcat faptul că nava are cabinet medical, spital, sală de operații, cu lot instrumentarul medical necesar intervențiilor chirurgicale. Față de aceste redutabile dotări este regretabil faptul că nu mai avem în rândul echipajului un cadru

peste 20 de ani în flota militară și colegul său, ofițerul secund, căpitanul Sorin Grecu, promovie 1993, întrat, asadar, în serviciul Marinei Militare odată cu nava, dar care s-a adaptat perfect solicitărilor funcției.

Regretabil că această "stafetă" profesională între generațiile de ofițeri de marină este - și aici - perturbată de aspectele sociale proprii tranzitiei. Astfel un excelent ofițer cu navigația, seful promoviei 1993, tentat de condițiile materiale incomparabil mai bune, a plecat în flota comercială. Dar, dincolo de aceste aspecte cu caracter de excepție aici, echipajul este un tot unitar, care se mândrăște cu nava sa, muncește cu abnegație pentru ca ea să fie la înălțimea misiunilor încredințate, acest sentiment fiind întărîl și de nominalizarea R.M.S. "GROZAVUL" în rândul navelor în măsură să ne reprezinte în acțiuni incluse în "Parteneriatul pentru Pace" sau umanitar. Nominalizare motivată de calitățile navei și oamenilor, de experiența dobândită atât în acțiuni specific militare, în conlucrarea cu nave partenere străine (în 1995 și 1996) cât și în acțiuni de intervenție și salvare, la Dunăre și mare. Amintim aici doar două - salvarea de la esuare a unui vrachier străin, în portul Mangalia și redutabilita intervenție la Dunăre, în februarie 1996 când, timp de 8 zile și nopti, înfruntând gheata, a asigurat acel pod vital între localitățile din Delta și Tulcea, suplinind toate celelalte legături întrerupte, salvând oameni și asigurând transporturi vitale de materiale.

Acum, în pragul acestei ierni, R.M.S. "GROZAVUL" și echipajul său sunt, din nou, gata să-și îndeplinească menirea.



S.O.S. – GRUPUL DE INTERVENȚII ȘI SALVARE NAVALĂ

La grupul de Intervenții și Salvare Navală din portul Constanța am putea spune că atmosfera este în ton cu sezonul - cenusiu - ce ne stă în față. După cum ne spune, cu franchete, domnul Daniel Manole, directorul grupului "În prezent, cu toate demersurile noastre, activitatea Grupului de Intervenții și Salvare Navală este, din păcate, o activitate marginalizată, cu consecințe ce ar putea fi dramatice dacă ne gădим la misiunea exceptională ce revine grupului - aceea de a interveni oricând în ajutorul navelor ce s-ar putea afla în pericol, în zona litoralului românesc. Initial, grupul a avut o structură complexă, în atribuțiunile lui întrând misiuni ce vizau stingerea incendiori, salvare, combaterea poluării. Existau chiar proiecte pentru comandarea unor nave specializate în domeniul combaterii poluării și activității cu scalandri. În prezent grupul nu mai dispune decât de două remorcher - R.M.S. "VITEAZUL" (o navă cu o glorioasă activitate în domeniul salvării, dar astăzi acum la o "vârstă înaintată", marcată de probleme tehnice - n.r.) și R.M.S. "HERCULES". Celelalte nave au fost preluate de Administrația Portului Constanța și odată cu ele o bună parte din oamenii care au plecat tentați de salariile triple față de cele de la Grup. Problema

esențială la noi sunt oamenii, care au sub media salariului de pe platforma portuară. Ori dacă acțiunea de intervenție și salvare e una de elită, în totală lumea, pentru ea sunt necesari oameni de elită, care trebuie retribuți ca atare, ținând seama de solicitările și riscurile meseriei. La noi, datorită unei neinspirate legislații, până și scalandrii sunt încadrați în categoria... a II-a de salarizare, lată de ce oamenii nu vin la Grup. Cei doi comandanți de nave ai grupului sunt oameni care au depășit vârsta pensionării. Alți specialiști în domeniu nu vin, deși am organizat concursuri. Cauza - aceeași: retribuția penibilă în raport cu solicitările și risurile.

Si pe această cale facem apel la Ministerul Transporturilor relevând necesitatea urgentă a reorganizării grupului, care să rezolve problema de bază, să asigure litoralului românesc un instrument eficient, viabil de intervenție și salvare navală asupra utilității căreia cred că nu e nevoie să insistăm. Poate o modalitate de colaborare cu Marina Militară sau de înființare a unei Paze de Căstă (cu nave și aviație specializate) cum există în alte țări, ar putea să fie tot atâtea soluții, dar asupra căror nu am competență să mă pronunțeu. În orice caz, ceva trebuie făcut, și urgent, pentru Grupul de Intervenție și Salvare Navală din portul Constanța, pentru a ajunge în dramatica ipostază de a asista, fără condițiile de a interveni eficient, la alte naufragii, în apele teritoriale românești, așa cum au mai fost în anii trecuți".

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

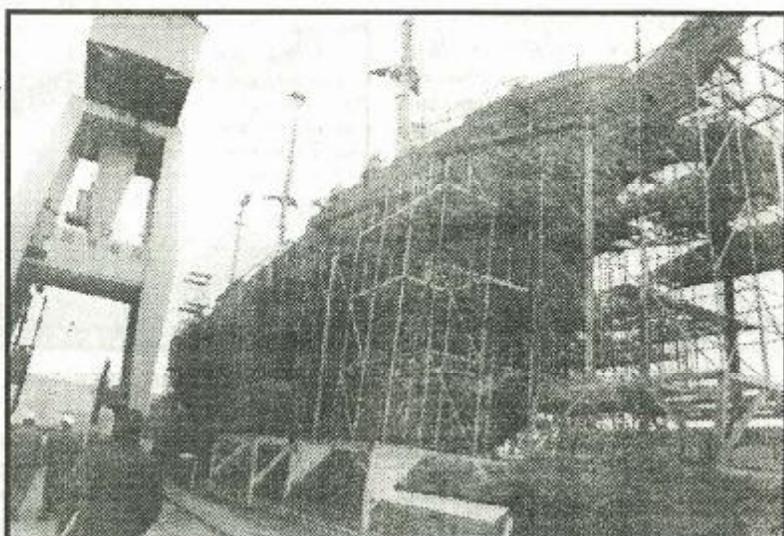
N.S. „MIRCEA”

un examen greu pentru navaliștii români

Sunt cunoșcuile eforurilor care se fac în prezent pentru precizarea și impunerea rolului important al flotei militare și civile, ca factor de putere, în apărarea intereselor politice, economice și militare ale țării. În acest context, locul ocupat de navă-scoală MIRCEA este special, atât din punct de vedere practic, instruirea la bordul velerului fiind, de fapt, împlinirea pregătirii marinărești, cât și, mai ales, din punct de vedere sentimental, ca transmitător de tradiții, din generație în generație și ca emblematic ambasador pe mările și oceanele lumii.

Preocupările pentru modernizarea flotei nu puteau să oculească tocmai această navă reprezentativă a Marinei Române, motiv pentru care Sânierul Naval din Brăila (SANAB) s-a asumat răspunderea lucrărilor de reparări și modernizare care se execută, în această amploare, pentru prima dată în România. Tergiversarea lucrărilor și unele suspiciuni privind capacitatea SANAB de a duce la bun sfârșit această misiune au declansat o campanie de presă menită să avertizeze asupra situației în care se află, în prezent, navă-scoală.

MIRCEA a intrat în sănțier pe 5 octombrie 1994. Până în luna august 1995, când au fost prezентate concluziile, au fost făcute verificările de specialitate și estimarea lucrărilor necesare reparării și modernizării



navei, care au demarat în același an cu eliberarea documentației tehnice, dezechiparea navei, repararea corpului (au fost înlocuite table în proporție de 20%), recompartimentarea și elansarea corpului navei. În momentul încheierii lucrărilor, după cum ne-a asigurat directorul general al SANAB, ing. Radu Petrescu, MIRCEA se va ridica la nivelul exigentelor și normelor internaționale actuale în ceea ce privește aparatura de navigație, echipamentul de protecție a vietii pe mare, prevenirea poluării etc. Modernizările cele mai importante vizează modificarea instalației electrice

(trecerea de pe curent continuu pe curent alternativ), dotarea cu aparatură de navigație și comunicări ultramodernă, climatizarea tuturor compartimentelor de locuit, instalații ecologice de tratare a scurgerilor sanitari și de producere a apăi potabile la bord etc. Vor rămâne neschimbate corpul navei, arborada, velatura, linia de ax, motorul și propulsorul.

Orice analiză privind cauzele care au determinat prelungirea termenelor initiale și tergiversarea lucrărilor conduce, inevitabil, la finanțare. Directorul general al SANAB, ing. Radu Petrescu, ne-a facilitat consultarea cu factorii de răspundere implicați în proiect - ing. Traian Comsa, director de programe, ing. Gigi Diaconu, director comercial și ing. Gheorghe Scarlat, directorul Fabricii de reparații nave. Fără să insistăm asupra detaliilor, semnalăm căteva dintre problemele care au rămas neschimbate, de la an la an: alocația a aproximativ 20-30% din fondurile necesare calculate, ceea ce a condus la adaptarea planurilor anuale de lucrări în funcție de sumele aprobate (de regulă, în luna august a fiecarui an); derularea greoaie a licitațiilor pentru achiziționarea din import a agregatelor destinate modernizării navei. În ziua documentării (6 noiembrie 1997) era în curs de finalizare operațiunea de picturare a corpului navei. Lansarea la apă este condiționată acum doar de montarea unor dispozitive (sondă



ultrason, loch electromagnetic, electromotoare pentru vinciuri), care trebuie achiziționate prin „Romtehnica”-București.

Este greu de apreciat dacă aceste probleme ar fi fost rezolvate în totalitate și în timp oportun dar, cu siguranță, derularea lucrărilor de reparare și modernizare ar fi fost mai coerentă dacă ordonatorul de credite era Statul Major al Marinei Militare, instituție direct interesată în acest proiect. În ceea ce privește competența echipelor care lucrează efectiv la nava-scoală, se poate afirma cu certitudine că, dacă au fost întâmpinate unele dificultăți pe parcurs, în prezent sunt familiarizate cu specificitățile de construcție ale navei (au trecut, totuși, trei ani !). Dacă până acum au fost executate lucrări care sunt comune și la alte tipuri de nave, urmărează „examenul” arboradei, velaturii, punjilor etc.

Proiectantul general pentru lucrările de reparare și modernizare este firma SHIP DESIGN GROUP din Galați al cărei director, ing. Vasile Giuglea, ne-a detaliat particularitățile acestui proiect, tinând cont de faptul că MIRCEA este o navă specială care ridică probleme tehnice de noutate pentru specialiștii români. Suspiciunile privind capacitatea SANAB de a realiza lucrările de reparare și modernizare în condiții de eficiență similară cu Șantierul „Blohm und Voss” din Hamburg, care a construit nava, se referă, în special, la păstrarea calităților nautice și la operațiunile de sudură care se execută la corpul navei, tinând cont de faptul că procedeul folosit de constructor a fost nituirea. Considerăm oportună prezentarea, în sinteză, a argumentelor proiectantului pentru risipirea acestor suspiciuni, tinând cont de faptul că aceste probleme au fost dezbatute atât la Constanța, cu ocazia unei conferințe de presă, cât și la Brăila, de către cei familiarizați cu particularitățile de construcție ale navei-scoală, după cum ne-a confirmat locotenent-comandorul Petrică Ivan, ofițerul cu relații publice de la Flotila de Dunăre.

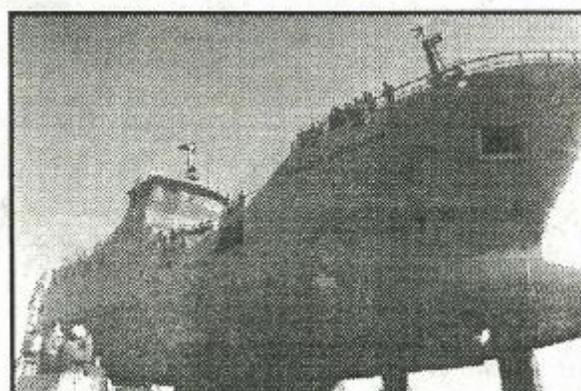
Calitățile nautice determinante, printre altele, de forma și dimensiunile navei, rămân nemodificate, ca și arborada și velatura, astfel încât schimbările care se aduc nu modifică poziția centrului de greutate. Lesturile rămân neschimbate în proporție de 98%, iar la sfârșitul fiecărei intervenții majore se face o probă de inclinare a navei. În ceea ce privește procedeul folosit pentru repararea corpului navei (sudarea sau nituirea), soluția acestei probleme a fost dată chiar de către constructor, care a renunțat la nituire încă din 1966, când nava-scoală a fost reparată la Hamburg. Pentru păstrarea aspectului exterior inițial au fost puse nituri false pe portiunile de corp unde s-a intervenit.

Echipajul navei-scoală se confruntă cu greutățile specifice vietii de șantier, dar problemele cele mai acute sunt depărarea de familie și naveta, ne confirmă locotenent-comandorul Ion Voinea, căpitanul Florin Ursan și maistrul militar principal Constantin Călin (ambarcat pe MIRCEA din 1968 !), care supraveghează lucrările de reparare. În ziua documentării noastre căpitan-comandorul Dinu Pamparău, comandantul navei-scoală, se afla în S.U.A., la Newport, răspunzând invitației Asociației Americane de Instruire de Navigație, pentru a participa la cel de-al VI-lea Forum Anual Internațional privind siguranța navigației. Pentru completarea informațiilor obținute de la personalul SANAB și de la membrii prezenți ai echipajului, am solicitat și opinia ofițerului delegat cu recepționarea și decontarea lucrărilor. Refuzul „justificat” de absența unor „aprobări” ne-a edificat asupra modului în care este receptat rolul presei militare chiar de către unii militari.

Problema „fierbințe” a acestui sfârșit de an, a tinut să sublinieze directorul general al SANAB, ing. Radu Petrescu, este asigurarea finanțării primului trimestru al anului 1998, pentru a se putea miza pe o derulare cursivă a lucrărilor. Ritmul actual de lucru, colaborarea bună cu reprezentanții Marinei Militare și motivația clar exprimată pentru finalizarea acestui important proiect, ne determină să adoptăm o poziție mai optimistă decât cea care a fost promovată până acum și să sperăm că acest grup examen va fi trecut cu succes de către navalistii brăileni.

SANAB - PREZENT SI PERSPECTIVE

În luna decembrie 1990 se înființează S.C. „Şantier Naval Brăila” S.A. (SANAB), având ca principale activități proiectarea, producerea și comercializarea navelor maritime și fluviale, construcțiilor metalice industriale, repararea sau transformarea de nave maritime și fluviale, inclusiv servicii și asistență tehnică. Calitatea produselor este atestată de renumite societăți de clasificare: „Lloyd's Register”, „Bureau Veritas”, „Germanischer Lloyd”, Registrul Naval Român s.a. Cei 4.000 de salariați folosesc mijloace moderne de producție: masini de debitare automată, cala-



de asamblare și montaj pentru montajul și repararea simultană a 12 nave (max. 135 m lungime și 21 m lățime), cală de lansare cu vinciuri hidraulice, cheiuri de armare de 1100 m lungime, deservite de macarale de 15 și 50 de tone.

În momentul de față sunt în diferite faze de execuție în șantier complete fluviale pentru Franța și Olanda, nave de pescuit pentru Norvegia, cargouri de 5.000 idw. și 8750 idw., barje, nave port-containere pentru China, precum și nave maritime și fluviale în reparare. În anul 1994, în colaborare cu firmele „Gelonzo B.V.” din Olanda și „C.F.N.R.” din Franța, s-a înființat compania „Brăila Internațional Shipyard” înregistrată în Olanda, cu sediu la Rotterdam. Principalul obiectiv al acestelui companii este promovarea produselor românești pe piață vestică. Construirea, în perspectivă, a zonei libere Brăila și deschiderea Canalului Rhin-Main-Dunăre reprezintă oportunități pentru noi și importante contracte.

Pe 7 noiembrie 1997 am avut ocazia să asistăm la manevrele de lansare la apă a navei de pescuit maritim „LYNGHOLM” aparținând companiei „NORYAND”. Cu acest prilej armatorul norvegian și-a exprimat opțiunea pentru o cooperare pe termen lung, iar prefectul județului Brăila a subliniat rolul important pe care SANAB îl ocupă în viața economică a județului, ca o consecință a managementului modern și flexibil, practicat cu competență.

Căpitan Costel SUSANU



Marea noastră cea de toate zilele



DRAGORII ȘI... NAVELE LOR DRAGOARE

Cei care dău cale liberă navigației

Încetarea ostilităților într-o campanie militară, terestră sau navală, presupune trecerea tuturor categoriilor de armament în stare de repaus, "lăsarea la vatră" a contingentelor de militari etc., etc. Există totuși o categorie de militari și de tehnică pentru care starea de pace postbelică înseamnă, de fapt, tot campanie, aceasta acționând în aceleasi condiții de pericol ca la război. Înamicul care nu a fost neutralizat și împotriva căruia se va duce o îndelungată și anevoieasă bătălie este reprezentat de acea armă tăcută, insinuantă și ascunsă, dar cu atât mai periculoasă – MINA (terestră sau navală).

Cât de lungă poate fi o astfel de campanie? Să ne amintim doar faptul că după al doilea Război Mondial ultimele mine au fost dragate, la Dunăre în anii 1946-1947, iar la mare 1956-1957. Mai mult chiar, în zilele noastre pescarii au uneori surpriza că, în plasele lor, să urce la bord odată cu mile de kilograme de pește și căte un monstru "cu țâțe", ruginit și corodat de apa mării, acoperit de alge și scoici și care mai poartă în burta sa câteva sute de kilograme de trolil. Explosia unui astfel de monstru face ca, în câteva clipe, oameni și navă să-si găsească sfârșitul în adâncuri. De aici și lesne de înțeles care este acea categorie de marinari pentru care campania continuă și la vremuri de pace. Sunt **dragorii și navele lor dragoare**, cei care dău cale liberă navigației pașnicice pe mare sau fluviu. Pentru a afla mai multe despre acești oameni – dragorii – ne-am deplasat în "fieful" lor, acolo unde pregătirea pentru luptă se face

indiferent de anotimp. Din nefericire l-am găsit și pe ei marcați, ca de altfel pe toți marinarii militari, de reducerea drastică a resurselor financiare necesare pregătirii "la cald", în mijlocul mărlil. Acest lucru l-am resimțit stând de vorbă cu domnul căpitan-comandor Vasile Tigănuș - șeful de stat major al marii unități de nave dragoare, un ofiter ce te surprinde în mod plăcut prin felul deschis de abordare a problemelor profesionale și care se mândrește cu faptul că a "ucenicit" pe acest tip de nave încă de pe vremea când era locotenent. "Mina marină – ne declară domnia sa – cunoscută și sub numele de "arma săracului" este departe de a-și fi "încheiat veacul" pe teatru de acțiuni navale, dovada fiind folosirea acestei categorii de armament chiar cu câțiva ani în urmă, în Războiul din Golf. Ea poate fi folosită cu eficiență atât pentru apărarea litoralului, porturilor și a căilor de comunicații navale proprii cât și pentru dezorganizarea căilor de comunicații și blocarea porturilor inamicului.

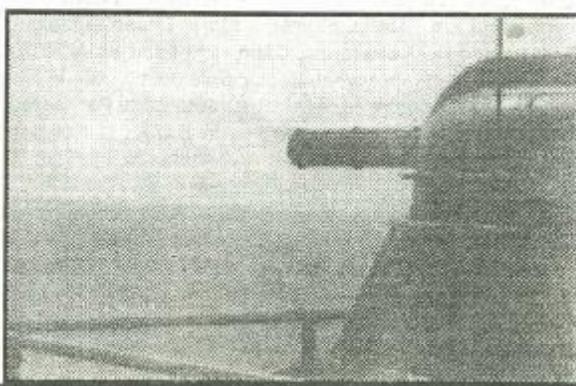
De aici rezultă și importanța acestei clase de nave. În condițiile de azi, ale restructurării Marinei Militare și a reducerii numărului de nave prin "pensionarea" celor învechite (moral sau fizic), marea unitate de nave dragoare a rămas "intactă". Chiar avem nave din două generații, cele mai vechi, așa zisele dragoare clasice sunt încă utile, întrucât minele pentru care au fost construite încă mai pot fi folosite. Evident, evoluția minelor a determinat și evoluția "antidotului", respectiv a navelor dragoare. Tendință în acest caz este de a înlocui dragajul clasic, cu drăguile în pupa navel (cu o

Evoluția artileriei navale

Artleria navală a constituit încă de la apariția ei ca armă principalul mijloc prin care o navă își putea manifesta forță și se facea temută de către adversari. Epoca modernă a adus la bordul navelor tunurile cu leavă ghintuită fapt ce a determinat o creștere a preciziei tragerilor navale, a distanței de tragere și, evident, a eficienței focului. În aceste condiții lupta navală a devenit, prin excelență, o luptă între gurile de foc artileristică, câștigul de cauză avându-l, de regulă, nava care avea mai multe tunuri și de calibră mai mare. Cu alte cuvinte, o navă puternică nu avea ca adversar decât o navă echivalentă.

Aparitia torpilelor la bordul navelor (initial cele de scondru folosite încă în războiul de secesiune al Americii de după 1861, urmate apoi de cele automobile) a dus însă la o schimbare a raportului de forțe dintre nave astfel că "Goliatii" mărilor s-au trezit cu adversari liliipul – vedetele torpiloare. Să exemplificăm această afirmație cu atacul

electual de vedeta românească "RÂNDUNICA" cu torpila de scondru. În timpul Războiului de Independență (13/14 mai 1877) asupra puternicului monitor otoman SEYFI, pe





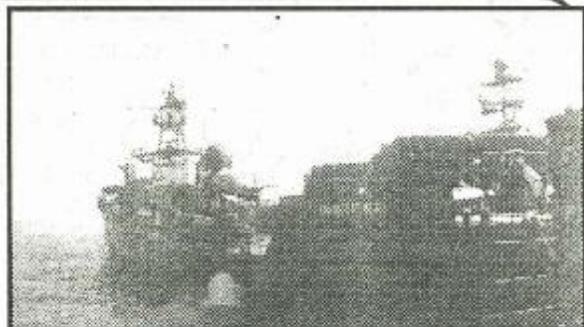
Marea noastră cea de toate zilele



doză de risc foarte mare), cu dragajul prin prova. Aceasta presupune descoperirea minei prin hidrolocație sau alte mijloace, identificarea și distrugerea ei. Cu alte cuvinte este o "vânătoare de mine". Metoda este mai puțin eficientă decât cea clasică, dar reduce, în schimb, foarte mult, pericolul ca nava dragoare să fie scufundată".

Domnul căpitan-comandor **Vasile Tigănuș** continua, nu fără mândrie, să ne dea detalii tehnice despre nave, dragaj, dar mai ales despre oamenii din subordine insistând asupra competenței ofițerilor, în special a celor cu state vechi în profesia de dragor (așa cum, de altfel, este și domnia sa), nominalizându-i pe comandanții de nave – locotenent-comandor **Sorin Ichim** (Dragorul de bază nr.13), căpitan-comandor **Emil Faroga** (Puatorul de mine 274), locotenent-comandor **Virgil Moraru** (D.B. 15) sau celălalt locotenent-comandor **Moraru** (D.B. 14). Domnia sa remarcă totuși faptul că, deși 60% din oameni sunt tineri, baza o constituie tot oamenii cu vechime. "Chiar dacă acești tineri sunt inteligenți, există totuși o ruptură între ei și oamenii cu experiență, în sensul că aceștia din urmă nu se mai implică în pregătirea primilor".

Domnul căpitan-comandor **Vasile Tigănuș** nu-și ascunde dezamăgirea pentru faptul că mulți dintre ofițerii tineri, evident motivați și de perspectiva obținerii unor căștiguri mai mari în flota comercială, "au preferat – după ce au profitat de o scoală bună – să-și plătească contractul și să plece". Însistând asupra faptului că este necesară o școală a dragajului, domnia sa pledează pentru o stabilitate mai mare a cadrelor, în special a ofițerilor în funcție în cadrul aceleiasi unități: "nu ne putem permite o rotație a cadrelor în stil american". Fie-ne permisă, ca reporteri militari, să nu împărtășim întru totul părerea domniei sale. Un ofițer, în cariera



sa, este motivat de parcurgerea tuturor treptelor ierarhice, de la locotenent la amiral, fapt ce presupune și se crea posibilitatea de a se pregăti și conduce structuri la diferite niveluri, de la comandant de unitate de luptă la mare unitate. Mai mult chiar, ofițerul trebuie să-și perfecționeze pregătirea manifestându-și competența în a ocupa funcții de comandă și stat major nu numai la diferite niveluri structurale ci și la diferite clase de nave, atât la mare cât și la fluviu. A menține un ofițer, să zicem un comandant de navă, 7-8 sau chiar 10 ani în aceeași funcție doar pe motiv că "dă randament în funcție", "este competent", "are experiență" înseamnă a-l obliga la plafonare profesională, la rutină, înseamnă a-l priva de motivația accederii la funcții superioare acolo unde și poate dovedi competență.

Ne oprim însă cu comentariile. La despărțirea de interlocutorul nostru îl transmitem sincerele noastre mulțumiri pentru părările exprimate, cu promisiunea că vom reveni pentru a afla și alte elemente privind pregătirea "dragorilor" și la esaloane mai mici.

**Comandor Ioan DAMASCHIN
Bogdan DINU**

brațul Măcin, soldat cu scufundarea celui din urmă.

Contraerărea vedetelor torpiloare de către navele mari și-a găsit rezolvarea în înzestrarea acestora cu artilerie de calibră mic și mijlociu cu mare cadență de tragere, cu efect la mică distanță (atacul vedetelor torpiloare nu poate avea efect dacă de la distanțe relativ mici față de nava atacată).

Astfel, dacă în anii 1860-1870 mările erau dominate de nave cu irasate cu artilerie grea, de mare calibră, la începutul secolului XX gurile de foc de la bord variau între 1,5 toni și 12 tone, calibră.

Războiul rus-japonez din anii 1904-1905 a confirmat faptul că nava torpiloare poate fi folosită cu eficiență împotriva navei de linie înzestrată cu un puternic armament artileristic.

Primul război mondial, în schimb, va aduce pe câmpul de bătălie navală un alt gen de forte – submarinul. Va fi inaugurată în acest fel lupta submarină (având ca armament torpila) – nava de linie. A apărut astfel necesitatea apărării colosilor de otel "înarmati până-n dinți" de către nave mai mici, torpiloare, acestea transformându-se în "câini de pază" împotriva sunbarinilor și a torpiloarelor.

Apariția avionului pe teatru naval de luptă (tot începând cu primul Război Mondial) a dus la apariția tunului antiaerian de calibră mic și mijlociu cu mare cadență de tragere care să înlocuiască o parte din artileria navală de la bord. Acest lucru s-a putut constata, cu precădere, în timpul celui de-al doilea Război Mondial. Dacă la începutul războiului numărul tunurilor antiaeriene de la bord era redus, pe măsură ce aviația (de la sol sau punctată) a devenit tot mai eficientă pe mare, s-a ajuns ca în anii 1943-1945 să asistăm la o supraaglomerare a punctelor navelor cu armament antiaerian. Navele de azi nu mai sunt înzestrate cu armament artileristic care să le transforme în "arci" întrucât, după anii 50, a apărut racheta navală și antiaeriană care au devenit principalul mijloc de luptă navală preluând, practic, rolul artileriei de mare calibră. Evident, nu se poate vorbi de dispariția tunurilor de la bordul navelor. Aceasta rămâne, încă, un mijloc eficace de luptă atât naval (împotriva navelor mici) cât și antiaerian.

Ion LĂȘ - Făurești



„MARINA ROMÂNĂ”

LA NUMĂRUL 50

CITITORII NE RĂSPUND LA

DOUĂ ÎNTREBĂRI:

- Cum apreciați revista „MARINA ROMÂNĂ”?
- Ce-ați dorit să citiți, în viitor, în paginile sale?



Comandor Virgil VANDACHEVICI: „Ca unul dintre oamenii ce au avut plăcerea deosebită de a urmări apariția revistei „MARINA ROMÂNĂ”, încă de la primul număr, din decembrie 1990, vă rog să-mi îngăduiți, înainte de a răspunde la cele două întrebări ale anchetei publicistice prilejute de apariția numărului 50, să transmit colectivului redațional sincere și călduroase felicitări pentru demersul său gazetăresc dedicat vietii și muncii marinilor, tradițiilor Marinei Militare, pentru eforturile de a fi, în peisajul publicistic românesc contemporan, „glasul” universului marinăresc.

În ce privește opinia mea asupra activității redației, în acest an, eu cred că rezultatul acestei munci, concentrat în cele 50 de numere de revistă apărute, face onoare autorilor săi, acestui restrâns dar înimios și talentat nucleu de gazetari ai Marinei Militare care, în pofta condițiilor materiale modeste, a reusit să-si împlinească, în ansamblu, menirea. Apreciez, în mod deosebit, reportajele și articolele realizate de la bordul navelor, din timpul aplicatiilor și acțiunilor din „Parteneriatul pentru Pace”, care prezintă cititorului aspecte și secrete grăboare despre munca și viața marinăriului militar. Să – răspunzând la cea de-a două întrebare – as fi deosebit de bucuros dacă, în viitor, spațiul destinat acestor materiale ar fi mai mare; căci ele reprezintă, după opinia mea, „miezul”, „punctul forte” al revistei, primul intermediu lor fiind atât scopul esențial al demersului său – acela de a vorbi publicului larg despre munca, gândurile, viața. Împlinirile - și, de ce nu – neîmplinirile oamenilor ce-si fac datorie sub pavilionul tricolor”.

Comandor Nicușor IONESCU – Flotila de Dunăre

Trebule să felicităm colectivul redațional acestei reviste pentru activitatea depusă de-a lungul celor 50 de numere și, în calitate de beneficiari, să exprimăm mulțumirea și placerea de a avea o asemenea revistă care, de la număr la număr, a capătat o linie grafică îmbunătățită (în special ultimile 10-15 apariții), crescând valoarea și din punctul de vedere al conținutului. Îmi permit să apreciez că la ora actuală „MARINA ROMÂNĂ” are un sumar bine echilibrat la care as face o singură corecție: se simte nevoie unei coerente mai mari în prezentarea articolelor de istorie a marinei, să se respecte o aranjată cronologie, cu accent pe subiectele mai puțin exploatație. Revista reușește să relieveze, într-o mare măsură, misiunile și activitatea Marinei Române, atât la mare cât și la fluviu. Noi, marinarii de la fluviu ne regăsim aproape în fiecare număr de revistă și am fi încântați dacă această situație se va perpetua. Dorim revistei „MARINA ROMÂNĂ” încă multe zeci de numere și bună înainte!”

Profesor Geo VLAD: „Revista „MARINA ROMÂNĂ” a fost, inițial, un vis frumos care a devenit, apoi, o realitate palpabilă. Cunoșc frâmantările, greutățile și vicisitudinile (financiare – mai ales) prin care a trecut, îi cunoșc pe toti cei care și-au dăruit zilele (și noaptele) cu eforturi considerabile, cu pasiune și talent

pentru ca revista să apară. Le-am simțit îndoielile, le-am trăit neacuzările, le-am aplaudat bucurile. Am învățat din paginile revistei (cam) ce înseamnă Marina Română!

Am colaborat de la primele numere – cu versul meu, cu marea mea dorință de a face (și) cultură în armată, de a lansa pe valurile împlinirilor oameni cu talent literar (și nu numai!). Pentru cei care băteau la porțile afimării – creatori și intereptri de frumos – „MARINA ROMÂNĂ” a fost lângă ei. Pentru toate acestea vă mulțumim și (mai ales) vă iubim! As vrea să ne revedem (în paginile) și la numărul 100!

Ce mi-as dori?! O mai convingătoare susținere a demersului cultural – educativ care se desfășoară acum – atât de greu! – în rândul militariilor.

Ar fi interesantă o investigație (eveniment sociologică) în zona noastră militară, pe această temă: Ce cultură, ce educație patriotică se mai face în unități? De ce le este teamă multora să mai pronunțe cuvinte precum: țară, patrie, nație, mioritic, să cânte românește, să simtă românește?

Poată că, printre exceptionalele reportaje despre nave și oamenii lor, ar fi nevoie de mai multe „inserții” ale culturii: grafică, pictură, versuri, povestiri, cântece, dialoguri, portrete ale împătmînilor de cultură! Să pămă acuțim și-a facut, dar consider că încă 2-3 pagini ar loviști Marinai, Armatel, Tării. „MARINA ROMÂNĂ” la numărul 50! – moment de sărbătoare pe care îl trăiesc cu aceeași intensitate ca și redactorii revistei! La mulți ani prietenii!”

Lecofenier-comandor Dorin MARA – Tulcea

Revista MARINA ROMÂNĂ ar trebui să reflecte mai mult preocupările pentru înnoirea marinei în spiritul continuării tradițiilor pozitive, corelate cu noile doctrine internaționale precum și pentru asimilarea noilor regulamente. Consider, de asemenea, că vîrful de lance al revistei ar trebui să fie mai „ascuțit”, în ceea ce privește implementarea ideilor noile, înțînd cont de lăptul că „MARINA ROMÂNĂ” este mai accesibilă decât Buletinul Marinei. Cred că se pune prea mare accent pe eroismul echipajelor în situații care au devenit deja de rutină și a fost diminuat rolul solcațului în îndeplinirea misiunilor”.

Capitan-comandor Ion GAGIU, comandanțul Unității de fregate - „Din punctul nostru de vedere, al celor ce ne dezfășurăm activitatea la fregate, suntem mulțumiți de faptul că ne-am aflat printre „privilegiați”, adică ne-am bucurat de o atenție mai deosebită din partea dumneavoastră, a colectivului redațional al revistei „MARINA ROMÂNĂ”. Redactorii publicației au relevat cu discernământ și concretitate viața color de la fregate, munca de zi cu zi, misiunile și implicarea oamenilor și navelor în activitățile PIP, la care Marina Militară a luate parte pe parcursul alători ani.

Vorbind despre revistă în sine nu putem să nu remarcăm diferența care există între numerele de început și cele pe care le

realizați acum în ceea ce privește linia publicației, grafica, continutul și modalitatea de abordare a problematicii marinărești. Să spun eu ce-ar mai trebui să facă nu-mi pot permite îndată acolo, la revistă, sunetul unui grup de oameni cu pregătire de specialitate și este ca și cum am incerca să facem un schimb de locuri. Noi să scriem și dumneavoastră să faceți manevre pe mare cu navele divizorului. Poate că ceva am realizat, noi ca ziaristi și dumneavoastră ca echipaj... Dar nu sunt sigur că de ambele părți s-ar primi calificativul "FOARTE BUN". Dupa cum evoluază publicația pot spune că știi foarte bine ce mai trebuie făcut. Un lucru pot să vă spun însă: trebuie să vă găsiți modalitatea optimă prin care revista să fie făcută cunoscută în toate unitățile Marinei Militare, de la ofițerii superiori la soldați.

Ce vă doresc? Vă doresc mulți ani de acum înainte, să puteți să creșteți și să formați profesioniști ca dumneavoastră, cel care constituie la ora actuală colectivul redacțional.

Capitan Marian MARIN - Centrul de Scafandri - „Marina noastră militară merită să aibă o revistă cu o astfel de lină. Dincolo de orgoliul de a fi singura revistă de armă din Armata Română, prin ceea ce faceți dumneavoastră eu cred că reușiti să redați în paginile revistei numeroi evenimentele, exercițiile militare sau vizitele protocolare ci și oamenii marinel noastre militare, fie că sunt ofițeri, mașini militari, salariați civili sau militari în termen. Cred, de asemenea, că revista "MARINA ROMÂNĂ" este o bună sursă de informație pentru cei din altă cadrului Marinei Militare, dar care, prin suflul sau spirit, fac parte din marea familie a celor care iubesc Marea. Trebuie să remarcă însă și modul defecuoș, în opinia mea, al difuzării revistei (mă refer la numărul mic de exemplare care ajung la noi) și, în general, lipsa de publicitate în jurul acestei reviste. Cricum, etă! eu, că și colegii mei, sperăm să devinem, că mai curând, din cititorii colaboratorilor ai dumneavoastră.

Personal, as fi interesat să citească în paginile revistei mai multe materiale despre tehnica militară din domeniul marinei (ceva în genul paginii Arsenal 2000 din "Observatorul militar") precum și unele articole specifice care să intereseze anumite categorii de ofițeri de marină, în cazul meu despre echipamentele de scufundare. Vă felicit pentru apariția numărului 50 și sper că în viitorul apropiat să devin unul din colaboratorii dumneavoastră.

- De-a lungul celor 7 ani de filătare au scris în revista noastră peste 200 de colaboratori: ofițeri și mașini militari, marinari din flota comercială, cercetători științifici, profesori, muzeografi, scriitori, studenți și elevi din unitățile de învățământ ale Marinei Militare.

Nominalizăm principalii colaboratori care au semnat frecvent în paginile revistei:

Personalități militare:

| | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| VAm.cdr.(r) Gheorghe Anghelescu | Cdr drd. Traian Moșoiu |
| CAm. Traian Atanasiu | Lt.col. Leonida Moise |
| VAm.(r) Petru Anghel | Cdr. Jianu Moldovan |
| Gl.Bg. Traian Ceteras | Cpt. Marian Mosneagu |
| Cdr. Gheorghe Cicenaru | Cdr. Artur Odolbasa |
| CAm. Corneliu Cristescu | Lt.col.(r) Constantin Oprea |
| Cdr. Valentin Donici | Col. Lica Pavel |
| CAm.(r) Marcel Dragu | Cdr. Neculai Pădurariu |
| Gl.Bg.(r) Valeriu Dumitrescu | CAm.(r) George Petre |
| Cdr. Cornelius Enăchescu | CAm. Niculae Postoli |
| Cdr. Ioan Faur | Cpt. Dorin Popescu |
| Lt.cdr. Ananie Gagnicu | Cdr. Dumitru Preda |
| Cdr. Stefan Georgescu | CAm. Cornelius Rudencu |
| Cdr.(r) Francisc Hosciuc | Cpt. I port Octavian Swed |
| VAm.(r) Constantin Iordache | CAm.(r) Emanoil Tigănas |
| Lt.cdr. Viorel Ioan | Cdr. Marius Velcea |
| Cdr.dr. Ilie Manole | CAm. Ion Vochitu |
| Lt.cdr. Dorin Mara | Cdr.(r) Petre Zamfir |

Scriitori:

| | |
|------------------|----------------|
| Ion Arama | Petre Mureșan |
| Ovidiu Dunăreanu | Radu Theodoru |
| Nicolae Fătu | Costache Tudor |
| Serban Gheorghiu | |

Personalități științifice:

| | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| Prof.univ.dr. Ion Bitoleanu | Prof. Niculae Koslinski |
| Prof. Eugen Bóla | Prof.univ.dr.ing. Viorel Maier |
| Prof. univ.dr. Valentin Ciorbea | Prof.univ.dr. Adrian Rădulescu |
| Dr.ing. Cristian Crăciunoiu | Prof. Filaret Săntion |
| Conf.univ.dr. Gheorghe Dumitrescu | |

Personalități din artă, cultură, învățământ:

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| Muz. Carmen Atanasiu | Pictor Traian Marinescu |
| Muz. Georgela Boranda | Dr. Nicolae Papadopol |
| Muz. Cornel Greave | Muz. Mariana Păvăloiu |
| Ziarist Mircea Lungu | Prof. Geo Vlad |

• Au avut amabilitatea să acorde interviuri:

| | |
|-----------------------------------|--|
| CAm. Traian Atanasiu | Prof. univ. dr. ing. Viorel Maier |
| Col.dr. Dumitru Bărboi | Cdr. Ion Munteanu |
| Acad. Mihai Băcescu | CAm.(r)dr.ing. Dumitru Nanu |
| CAm.(r) Gheorghe Beches | Dr. Simion Nicolaev |
| Col. Ioan Oscar Beneș | Col.dr. Dorin Octavian Opincaru |
| Cdr.ing. Ion Borșan | VAm. William A.Owens |
| Ing. Grigore Butăchin | Cpt.-odr. Dinu Pamparău |
| Cdt. Jacques Yves Cousteau | Cerchetat. Iulian Postolache |
| Actorul Jean Constantin | CAm. Niculae Postoli |
| Ing. Aurel Carp | Cdr. Dumitru Preda |
| CAm.ing. Cornelius Cristescu | CAm. Cornelius Rudencu |
| CAm.(r)ing. Marcel Dragu | Cdr. Petre Somlelean |
| Conf.univ.dr. Gheorghe Dumitrescu | CAm. Virgil Stoica |
| CAm.(r) Eugeniu Dumitrescu | Cpt.odr. Neculai Surlă |
| CAm.(r) Nicolae Eremie | Gheorghe Tinca (în calitate de ministru al apărării naționale) |
| CAm.(r) Valentin Gheorghiu | CAm.(r) Emanoil Tigănas |
| Gl. col. (r) Vasile Ionescu | |
| Cdt. Angela Lefterescu | Acad. Radu Voinca |

VIVAT ACADEMIA 125 de ani de învățământ

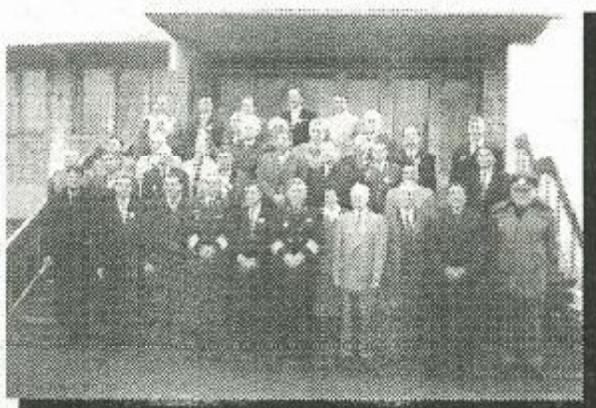
Imagini de la principalele



● Momentul de deschidere a celei de-a XV-a sesiuni de comunicări științifice a cadrelor didactice.



● Prof. univ. dr. Sergiu CHIRIACESCU, președintele Consiliului Național al Rectorilor (centru) împreună cu CAm. Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Marinei Militare (dreapta) și CAm. Corneliu Cristescu, rectorul Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN” (stânga), la începerea ședinței C.N.R. din România.



● Participanți la ședința Consiliului Național al Rectorilor.



● La bordul navei-școală „ALBATROS”.

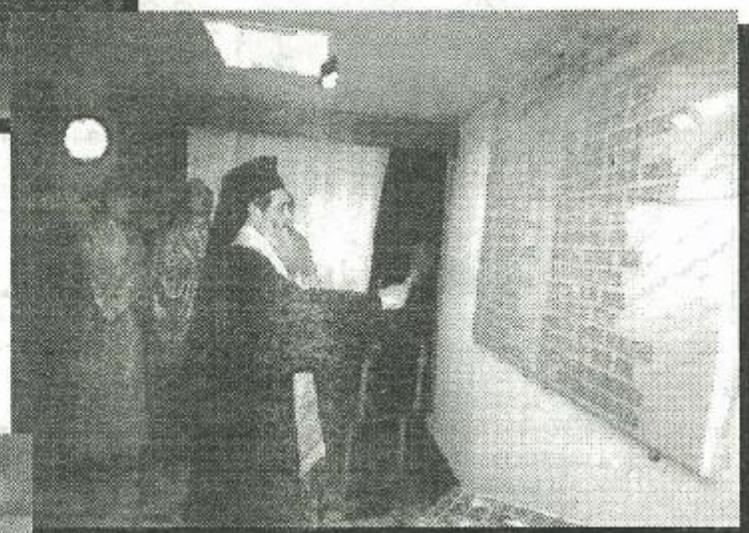
superior de marină *VIVAT ACADEMIA*

manifestări dedicate evenimentului



- Ceremonialul depunerii Jurământului militar de către studenții anului I ai Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN”

- Sfintirea plăcii cu numele comandanților Academiei Navale.



- La vernisajul expoziției de medalii și insigne cu tematică marinărească și expoziției filatelice „Veliere”.

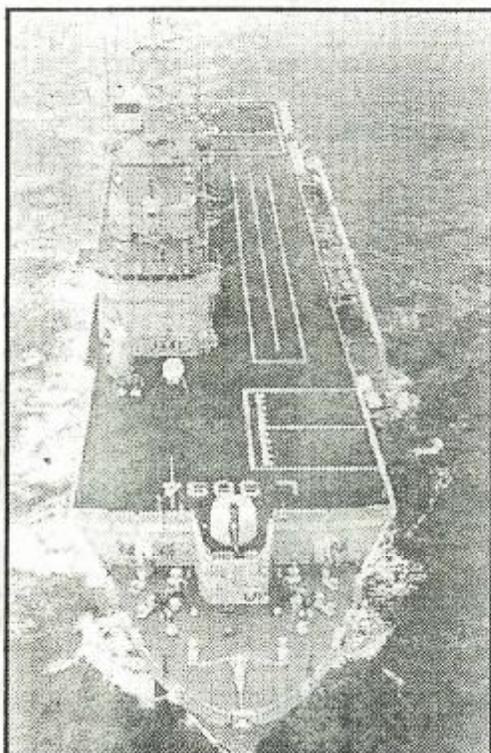


- Cărți editate cu prilejul evenimentului.



FOTOREPORTAJ realizat de
Valentina CIUCU

Trei luni de practică marinărească pe nava militară italiană "SAN GIUSTO"



DE LA VALENCIA, SPRE
MAREA NEAGRĂ

Cu regretul că nu pot detalia – datorită spațiului limitat – episoadele marsului nostru de la Valencia în Marea Neagră, încerc o sinteză a celor câteva zeci de pagini de jurnal dedicate acelor zile.

După ce, pe 9 iulie, am părăsit portul Valencia, timp de 8 zile am navigat spre est, trecând prin strâmtoarea Messina, pe lângă coasta siciliană pe care se contură, maleștuc și impunător, vulcanul Etna, am trecut marea Ionică, am intrat în Egee, navigând la nord de insula Creta. Pe navă, noi, studenții, ne-am continuat cursurile și carturile în sala de navigație sau în alte "puncte cheie" ale navei, acolo unde am fost repartizați. Din 13 iulie am început să urcăm spre nord, printre insulele arhipelagului egeean Thira, Ios, Paros, Tinos, Andros, Skios. A doua zi, pe 14 iulie, ne-a apărut în fața ochilor muntele Athos, al cărui vârf (2.033 m) era învăluit, în polida zilei sanine, într-un nor cenușiu. La bord s-a organizat o tragere cu armamentul de infanterie italian (20 de cartuse, în tinte pluitoare, la 50 m), la care noi, studenții români, ne-am descurcat

JURNAL DE BORD... PE CAIET STUDENȚESC

Continuăm să publicăm astăzi spicuri din jurnalul de bord al unuia dintre studenții Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" care, împreună cu alți patru colegi, a efectuat, timp de trei luni (28 iunie – 4 octombrie), practica marinărească la bordul navei militare italiene "SAN GIUSTO".

bine, având și mai multă experiență făcută de colegii italieni care nu făcuseră până atunci decât 2-3 asemenea exerciții. A urmat un curs de navigație astronomică și unul de meteorologie. Pe 16 iulie trecem prin Dardanele, traversăm Marea Marmara, însotiti de un simpatic grup de delfini și, prin Bosforul supraaglomerat de nave, înainte de apusul soarelui intrăm, cu un sentiment de emoție pentru noi, români, în "mareă noastră", adică în Marea Neagră.

ODESSA ȘI ÎN ZARE... UN PETEC DE TÂRM ROMÂNESC

17.07, ora 15.20, suntem în rada portului Odesa care arată sumbru în lumina difuză cernută prin norii de ploaie. După lungă manevră de acostare, în timpul căreia mai bine de o oră am stat aliniat pe puncte, după ceremonia de întâmpinare a navei, am primit permisiunea să coborâm, să facem o primă cunoștință cu acest mare oraș-port, cu peste 1.200.000 de locuitori. Am urcat celebrele scări a

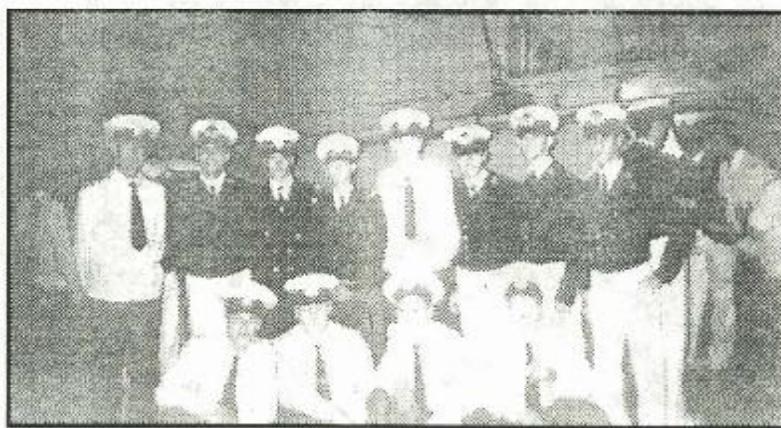
cărora imagine a intrat, prin filmul "Crucișatorul Potemkin", în istoria cinematografiei; am admirat statuia înemeietorului orașului, aflată la capătul lor (un urmaș al cardinalului Richelieu, emigrat în spațiul slav) și ne-am răspândit apoi pe marile bulevarduri ale orașului scrând, curioși, oameni și locuri.

18.07 - de la 16.00 la 24.00 - de gardă; pe navă...

19.07, Dimineață au venit, cu trei nave-scoală miciute (gen corvei), fără armament) o sută de studenți ucraineni din anii I și II de la Academia Navală din Sevastopol. După o ceremonie desfășurată la bordul lui "SAN GIUSTO" la care au participat oficialități din ambele părți, am putut conversa cu colegii ucraineni – în engleză (cu cei care stiau – de fapt nici colegii italieni nu sunt prea "înțeliți" la această materie) sau în aceea "limbă internațională" în care gesturile și mimica au rolul lor. Au fost foarte prietenoși și comunicativi și ne-au lăsat tuturor, o bună impresie.

20.07. După ce am facut sectoarele de curătenie, am coborât din nou în oraș, spre o nelua rămas bun, fiindcă în această noapte plecam.

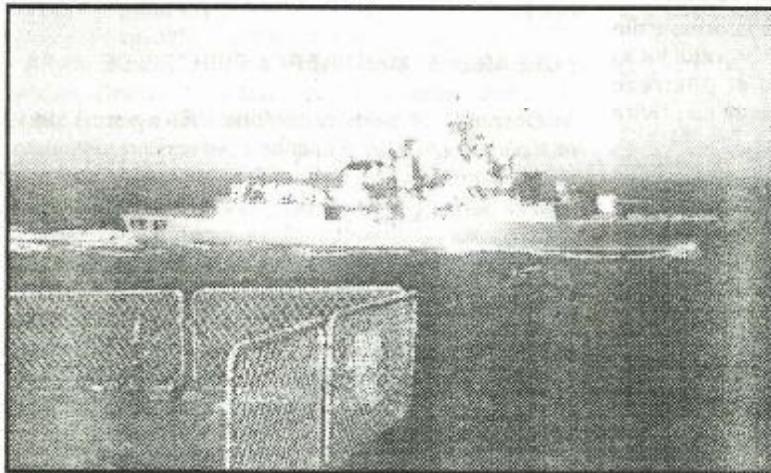
21.07. De la 04.00 la 08.00 am fost de serviciu (echipa de lucru). După ce am avut în vedere platformele de foraj marin



româniști (încercând un neașteptat de intens sentiment de dor) am fost dezamăgiți că nu vom zări lărmul românesc pe lângă care irecem cam la 30 Min depărtare. Si totusi... la amiază zârim, pentru scurt timp, de la 14 Min, lărmul îndepărtaț al Mangalei. Navigăm apoi aproape de faleza capului Caiacra, coborând spre Varna unde rămânem în rând și luăm la bord doi studenți bulgari.

22.07. Când am ieșit la înviorare (după ce am făcut cartul de la 0.00 – 4.00), la ora 06.30 eram în Bosfor... Ne îndreptăm spre Haifa, unde vom ajunge după cele trei zile de mars, programate.

"GIUSTO" o aștepta, pentru un exercițiu comun. În scurt timp cele două nave au început să facă exerciții de mers în formăție și alte manevre. După ce am terminat cursul de pe punctea de zbor am intrat în cart, pe punctea de comandă, așa că am avut sansa să văd cum se desfășoară un exercițiu NATO chiar din mijlocul punctului de control. Nava turcească este o fregată (numita "ORUC REIS") nouă și foarte frumoasă, cu patru tunuri (unul de 127 mm și trei de 25 mm) și două perechi de lansatoare de rachete (2 "Harpoon" și 2 "Sea Sparrow"). Are 116 m lungime și un deplasament de 3350 tone.



EXERCIȚII ÎN LARGUL MĂRII EGEE

22.07. Traversăm, în sens invers, Marea Marmara și Dardanele. Am intrat în gardă, de la 20.00 la 24.00. Este o noapte splendidă, cu un cer senin pe care toate constelațiile se desenează limpede, impunător. Râsare apoi o lună mare și portocalie și lumina sa aureste marea înîncîlă, pe care navigăm spre sud, printre insulele arhipelagului...

23.07. Suntem în dreptul insulei Khalkio și vom treca pe la vest de insula Rhodos. Astăzi, după primul curs la care nici s-a explicat cum se dău paramele la mal, la acostare (nimic nou, pentru noi) a urmat cel de-al doilea, ce mi s-a părut mult mai interesant. Pe punctea de zbor ni s-a explicat cum se transportă camenii și materialele, de la o navă la alta, în plină mare și în mars. Transbordarea se face – pe scurt – prin întinderea unei parame între cele două nave, pe care circulă un fel de scaun (asemănător cu telescaunul de ski). După teorie a urmat practica și am montat un "simulator" pe punctea de zbor, pe care l-am "probat". În acest timp în zonă a apărut o navă militară care s-a dovedit a fi o fregată turcă pe care "SAN

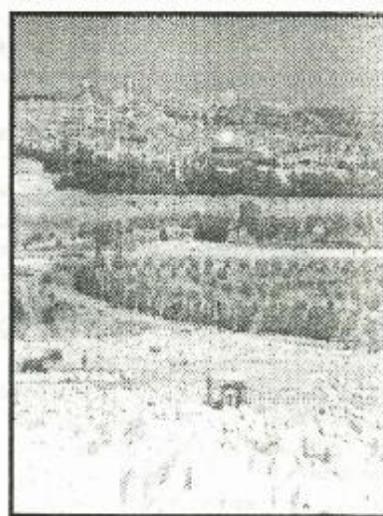
Am mers în formăție de la 16.30 la 19.10, după care ne-am poziționat în coloană. Marea este din ce în ce mai agitată, iar acum a ajuns la gradul 4-5; totusi vântul nu bate prea tare iar norii lipsesc. Așa cum este acum marea e fascinantă, albastrul decerneală e înflorat cu spuma strălucitor de albă din coama valurilor și ne face să avem sentimentul că, într-adevăr, navigăm. Nava turcească mai merge, încă, după noi deși exercițiile comune au incetat.

24.07. Am intrat de cart, de la 04.00 la 08.00, pe punctea de comandă, care nu e chiar usor, cu altă mai mult cu cât astăzi a continuat exercițul început ieri. Am stat patru ore, continuu, în picioare, lângă radar având misiunea să citeșc distanțele la nava turcă, apoi să identific și să raporteze. Ora 07.12: am terminat exercițiul și nava turcească a trecut pe lângă noi, pentru a ne saluta, și s-a îndepărtat, apoi, cu 33 de Nd, despărțind valurile cu violență, oferindu-ne un adevărat spectacol de viteză și manevră. După plecarea navei navigăm direct spre Haifa. Suntem din nou de cart, până la ora 18.00: navigăm la 70 Min sud-vest de Cipru, pe o mare puslie...

HAIFA, TEL-AVIV-IERUSALIM... ȘI DIN NOU ÎN EGEE

25.07. La ora 0.00 am intrat din nou de cart, pe punctea de comandă. Noroc că era cafea destulă asa că cele 2 pahare m-au ajutat să fiu fresh, până la ora 04.00. Marea este calmă și, spre dimineață, o căldură ușoară începe să se facă simțită. După programul de dimineață am mers la locurile de manevră scăldăți într-o sudoare abundentă... Acostăm, în sfârșit, la Haifa. Orasul este asezat pe un promontoriu abrupt, care înaintează în mare, pe direcția Nord-Sud, încă de la intrare am putut observa urmele războiului care moșnește aici, continuu, în port, una din cele trei vedete poartă urmele lăsate de un tun de calibră "mâricel". În portul militar, unde acostăm, se află o fregată nouă, una ceva mai veche, trei submarine mijlocii și multe nave mici (corvete și nave de patrulare).

26.07. După programul de dimineață, pe la 10.30 ieșim în oraș. Am urcat promontoriul (care este, de fapt, muntele Carmel) pe o scosea cu largi serpentine, pe care "le lăiem" cât putem. După ruinile din zona portului, parcă "în compensație", orașul își dezvăluie frumusetea – cartiere de blocuri "punctate" de zgârie nori, zone verzi îngrijite dar și casute modeste, chiar



sărăcăcioase, pitorești. Centrul se află, practic, pe vârful muntelui, de unde aveam o panoramă magnifică asupra întregului oraș. O căldură toridă ne alungă, în cele din urmă, la bordul lui "SAN GIUSTO".

Radu CONSTANDACHE

student anul III la

Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

continuare în pagina 25 ➤



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



ZVONUL - O ARMĂ PERFIDĂ

"Aflarea în treabă ca metodă de lucru la români"

PETRE TUTEA

Formularea de genul "surse bine informate din interiorul instituției (sau din anturajul lui X) care (desigur!) doresc să-și păstreze anonimatul, au făcut dezvăluiri fulminante cu privire la..." sau alte diferite variante ale acesteia se constituie, de cele mai multe ori, în preambuluri pentru dezvoltarea imaginației semnatarilor și sunt familiare oricărui consumator fidel de informație. Motivațiile acestor "intoxicări" sunt evidente, de natură economică, menite să crească tirajele sau să sporească audiența dar, de multe ori, acestea reprezintă doar vârful bine disimulat al unor aisberguri de interes ascunse care urmăresc să formeze opinii false sau să dirijeze comportamentele în direcția dorită, "victimele" fiind convinse că acționează conform propriei voințe.

Zvonul este cea mai simplă și mai ieftină metodă de manipulare deoarece, de regulă, omul crede orice dacă îșoptești la ureche și fiecare, la rândul lui, trebuie "să se afle în treabă" și, atins de sindromul "scenariului", se simte dator să transmită informațiile "otrăvite", adăugând propriile picanteori. Un element favorizant pentru formarea și transmiterea zvonurilor îl constituie limbajul elevat, inaccesibil unei părți a populației, folosit în unele texte de legi sau comentarii mass-media cu privire la subiecte de larg interes. Se crează astfel premisele unor interpretări echivoce sau complet false, fără de sensul inițial al informațiilor, în încercarea oamenilor de a-și explica fenomenele care îi interesează, fiecare la nivelul lui de înțelegere (ca exemplu plastic în acest sens, să ne amintim de "revista presei" pe care o făcea, sentențios, Ilie Moromete).

Având în vedere faptul că orice acțiune umană are un scop motivat consient sau inconscient, zvonurile urmăresc, cu siguranță, obiective precise care, de regulă, rămân necunoscute publicului "lîntă", atât ca surse cât și ca mesaje ascunse. Finalitatele urmărite sunt dintrucelte mai diverse: compromiterea unor persoane prin lansarea unor informații eronate privind viața personală sau activitatea profesională a acestora, prăbușirea unor instituții economice sau financiare prin sugerarea unor "ilegalități" practice de acestea, influențarea soluțiilor în anumite cauze judiciare, de regulă prin campanii mass-media bine dirijate etc. Dacă în majoritatea acestor cazuri publicul "lîntă" este relativ restrâns iar efectele au

rezonanță în plan macro-social după un timp mai îndelungat, societatea românească s-a confruntat, din nefericire, cu o situație extremă în care zvonul, ca mijloc de manipulare, a fost intens folosit în cadrul unei complexe agresiuni informaționale dirijate nu împotriva unor persoane sau instituții ci, în mod explicit, împotriva statului român.

CREAREA ȘI MENTINEREA PSIHOZEI DE MASĂ

Despre revoluția din decembrie 1989 s-a scris foarte mult până acum și, cu siguranță, se va scrie în continuare. Sunt puține, însă, demersurile publicistice care fac o analiză pertinentă a fenomenului din punctul de vedere al războiului neconvențional dus împotriva României – agresiunea informațională, pregătită și dirijată de forțe care nu au fost deconspirate oficial până în prezent. O astfel de lucrare, la care ne vom referi în continuare, este scrisă de doi specialiști în domeniu – Gheorghe Arădăvoaice și Dan Niță – și are titlu "Zvonul-determinări, conținut, consecințe". A apărut în anul 1995 la editura Academiei de Înalte Studii Militare și include un amplu capitol în care sunt analizate evenimentele din decembrie 1989, din perspectiva temei anunțate în titlu.

"Începutul sfârșitului" a fost, se pare, rezistența regimului de la București față de "politica reformatoare" enunțată de omul "providential" care a lansat celebrele concepte "perestroika" și "glasnost", în februarie 1986. Prietenii occidentali ai României, care apreciaseră și sprijiniseră deschis dizidența de până atunci a regimului și-au schimbat politica cu 180°, realizând brusc "abuzurile și megalomania dictatorului". Această revelație subită s-a produs datorită campaniei denigratoare, intensificată la fel de brusc, în special prin filiere maghiare, zvonurile dirijate conținând leme sensibile: "persecutarea minorității maghiare", "sistematizarea satelor", "demolarea bisericilor", "arestarea dizidenților" etc. Conținutul zvonurilor era, de cele mai multe ori, fantasmagoric, chiar îlar pentru cei care cunoșteau situația reală, dar avea efect "cripant" în mediile occidentale. "Unele știri reale privind demolarea unor biserici au fost hiperbolizate în aşa fel încât opinia publică din vest era tentată să considere România ca pe un imens crater fumegând în care orice clădire cu cruce a fost sfârmată fără milă sub senilele buldozerelor (...) Ungaria lansa semnale de alarmă spre Occident, demascând fortificațiile ridicate de români la granița comună, pe lângă care zidul Berlinului părea o construcție nevinovată". (op.cit. pag.149-150).

Ofensiva denigratoare a continuat, cu intensitate

oscilante, culminând în decembrie 1989, când posturile de radio "Europa liberă", "Vocea Americii" și "BBC" nu mai pridiceau să anunțe "iminența unei schimbări radicale la București". Nu vom insista asupra derulării evenimentelor care au condus la schimbarea sistemului de guvernare, asupra zvonurilor destinate creării și menținerii haosului general ("otravirea apei", "explozii la obiective strategice", "execuții sumare", "zeci de mii de victime" etc.) ci ne vom referi la agresiunea informațională inversuală dusă împotriva armatei care fraternizase prea devreme (probabil) cu populația, înainte de realizarea carnagiu lui preconizat ("60.000 de victime"). Cei doi autori citați acreditează ideea "preconizării" deoarece "comunismul, care se prăbușise festiv la Berlin, care alunecase pe catifeaua revoluției de la Praga sau care fusese abolit telefonic la Sofia, nu putea să-și termine parcursul său istoric fără să poată fi asociat cu imagini forte (...) pentru aceasta era nevoie de un măcel românesc." (op.cit. pag.154).



Armata era în măsură, datorită posibilităților tehnice, să realizeze, teoretic, acest macabru deziderat. Nu s-a întâmplat aşa datorită lucidității cu care s-a ținut piept avalanșei de informații "otrăvite", în primul rând de către generalul aflat atunci la conducerea M.Ap.N. și apoi de către majoritatea comandanților de la diferențele niveluri ierarhice. **"Agresiunea psihologică îndreptată contra armatei s-a materializat prin diverse forme, între care mai frecvente s-au dovedit a fi:**

- transmiterea de mesaje amenințătoare, cu ajutorul megafoanelor, apelurilor telefonice, manifestelor etc.;
- lansarea de mesaje confuze în eter, ordine contradictorii, parole în limbi străine;
- folosirea mijloacelor specifice războiului electronic: tehnici de bruiaj, simulatoare de zgomot, ţinte aeriene false, semnale luminoase, inundarea frecvențelor radio;
- utilizarea tehnicii de gherilă urbană, a atacurilor sporadice, pe întreaga perioadă a zilei și noptii, specifice luptei de uzură, generatoare de confuzii și derută;

• punerea în circulație a unor zvonuri dirigate cu predilecție împotriva cadrelor militare, familiilor acestora sau a personalului civil aflat în contact direct cu armata." (op.cit. pag.166).

În momentul în care a devenit ridicolă "varianta" implicării armatei în "războiul civil" care ținea lumea legată de televizoare, conținutul zvonurilor a fost rapid adaptat și, prin intermediul vocilor "indignate" ale televiziunii "libere", populația a inceput să afle, îngrozită, de "planul ZZ – sfârșitul sfârșitului", "trupele de desant aerian cu baza în Orientalul Apropiat", "taberele de teroriști arabi", "navele străine din portul Constanța care transportau desant și sprijin logistic", "orfanii fanatici aliați în slujba dictatorului" etc.

Trebucă amintit și subliniat faptul că toate aceste zvonuri menite să prelungească la nesfârșit perioada de criză majoră nu și-au atins scopurile, în primul rând datorită armatei, singura instituție fundamentală a statului care nu se destrucțuise și care și-a asumat paza tuturor obiectivelor strategice și asigurarea ordinii publice în toate localitățile importante ale României. Facem aceste

precizări astăzi când, pentru dezlegarea "misterelor revoluției", se dezgropă tocmai dosarele unor militari, victime ale diversiunii față de vremea respectivă, în timp ce o nouă categorie socială, din ce în ce mai numeroasă, luptă pentru privilegiile acordate de o lege al cărei prim articol ar trebui să fie "puțini am fost, mulți am rămas".

Concluzionând, constatăm că se menține în continuare necesitatea unei protecții informative mai solide pentru personalul armatei, a unor programe speciale care să impiedice răspândirea zvonurilor menite să erodzeze imaginea organismului militar și să-l detumeze de la îndeplinirea misiunilor (exemplul cele mai recente – "pensionarea la 45-50 de ani", "treceri masive în rezervă, fără asigurarea unui alt loc de muncă", "comandanți implicați în diferite afaceri ilegale" etc.). Cea mai simplă și eficientă metodă pentru lupta împotriva acestei "arme perfide" este stârpirea din față a zvonurilor, prin infirmarea (sau confirmarea!) oficială imediata, cerindu-se și argumentele pertinente. Este calea cea mai sigură pentru menținerea armatei în sfera normalității și pentru îndeplinirea misiunilor cu eficiența reclamată de importanță lor.

Căpitan Costel SUSANU



File de istorie



Un neam ce-și are și păstrează cu sfîntenie hotarele de ape posedă, prin însăși structura sa nălivă, vocația marinăriei. Și când sunt amenințările fruntarii așezate pe măscătoarele cărări, primii care pornesc într-o apărarea lor sunt marinarii. Navele lor, care la timp de pace trec în "mers" în multumite parcă de celo văzute, la vremi tulburi fornăie ca adevăratii zimbri, cu masinile sub presiunea maximă, ori se petrec printre ostroave, ca păsările, împlinind misiuni speciale de minare, observare și-a.

Așa a fost și în prima mare conflagrație mondială, când jertfa de sânge a marinilor a fost uriașă față de efectivele reduse ale armei ce avea să-și câștige locul meritat acolo, pe câmpul de luptă. Pierderile suferite au fost atunci, în 1916 – 1918, de 17 ofițeri, 13 maistri, subofițeri și elevi, 340 soldați. Mari și dureroase pierderi!

Vom încerca prin cuvinte puține evocarea faptelor marinilor români care au adus prinosul lor de tinerețe, abnegație, profesionalism pentru lăptuirea marelui ideal: UNIREA.

În prima noapte de război – 14/27 august 1916 – Apărările sub apă, mare unitate de marină ce avea în compunere Grupul de torpiloare – "SBORUL" și "NĂLUCA", aduse de la mare –, Stațiunile fixe de lansare și Grupul port-mine dragă-mine au onoarea să actioneze primele prin salupele "RÂNDUNICA", "BUJORESCU" și "CĂTINA". Folosindu-se de perdeaua noptii, cu motoarele reduse, ele atacă prin surprindere, lansând cinci torpile asupra flotei austro-ungare, aflată în staționare la Rusciuc. Simultan, în aceeași zonă, sunt lansate mine de curent, din amonte de Giurgiu.

Desi, material, bilanțul pierderilor provocate inamicului în urma acestui îndrăznet atac nu înregistrează date spectaculoase, efectul moral atinge cote însemnante, dat fiind faptul că navele inamice se retrag la Șistov, de

unde nu vor mai ieși decât peste o lună (19 septembrie / 2 octombrie 1916), contribuind la anihilarea operației românești de la Flămânda. Dar până la acea dată ele ar fi trebuit să participe la nimicirea capului de pod de la Turtucaia, precum și la sprijinirea ofensivelor proprii din Dobrogea, lăsând acestea, în exclusivitate, în sarcina trupelor de uscat.

Marina Militară Română va fi prezentă la cele două operații fluviale importante, prin cea de-a doua mare unitate, Flota de operații, aflată sub comanda contraamiralului Nicolae Negrescu.

La Turtucaia a fost creat, înainte de

"BRĂTIANU" și "CATARGIU".

Trupele inamice au fost silite să se retragă, dar reiau atacul peste două zile cu inversunare, marinarii încrucisând focul artilleriei plutitoare cu cel al bateriilor terestre, iar în momentele critice au coborât pe uscat, luptând ca infanteriști. Se cere amintit faptul că în acest război, pentru marina militară s-au arătat a fi necesare atât infanteria marină pentru desfășurarea operațiunilor pe ostroave, în Delta, cât și aviația pentru misiuni de cercetare, observare și-a.

Revenind la luptele din 23-24 august 1916, de la Turtucaia, situația a devenit critică, ostasii români fiind copleșiți de inamic. Încep retragerea pe malul stâng al Dunării, sub ploaia de foc, torențială, a inamicului; în sprijinul lor vin marinarii de pe vedetele nr. 2 și 6 și de pe monitoare, fiind salvate sute și sute de vieți omenești. Nu și precuprăiesc viața secundul de pe monitorul "KOGĂLNICEANU" locotenent-comandorul Eugen Stîhi care, în urma

rănilor primite, va deceda peste câteva zile, la fel comandantul vedetei "MAIOR NICOLAE GRIGORE IOAN (nr. 6)", căpitanul Constantin Dumitrescu, secundul său, sublocotenentul Ion Ghiculescu. De fapt, jumătate din echipajul navei a căzut atunci la datorie.

Dar în situația confuză, adevărată degringoladă, marinarii lucizi și îndeplinesc misiunile primite, fiind sprijini atât pentru trupele de uscat, cât și pentru populația civilă. Iată ce notează, despre această fază, contraamiralul N. Negrescu: "Am rămas necințit în hotărârea mea și am putut fi de folos real locuitorilor satelor mărginise ale Dunării, care pleau în băjenărit (...), am rămas pe Dunărea largă ca să dau ochii cu flota adversă și să neliniștesc flancul stâng al armatei inamice". Așa va fi și în prima decadă a lunii septembrie. În operația de restabilire a frontului dobrogean, marinei îi revine sarcina de sprijinire

JERTFA MARINARILOR ROMÂNI LA TEMELIA ACTULUI UNIRII

intrarea în război, un cap de pod în vederea menținerii flancului drept al trupelor în Dobrogea și interzicerea înaintării inamicului pe direcția Turtucaia – București.

Sectorul "Dunărea" destinat flotei, are ca zonă de responsabilitate segmentul dintre Turksmul, la vest, și până la capătul din aval al insulei Cusul, înspre est.

Ostroavele Cârnețiu, Chioslugeaua și Calimoc sunt blocate printr-un sistem eficient de estacade, în vederea oprii minelor de curent, baraje de mine. Bateriile "REGELE FERDINAND" și "REGINA MARIA" au fost dotate cu tunuri Krupp de 150 mm, aduse de pe crucișatorul "ELISABETA" și obuziere de 120 mm "SKODA" de pe monitoare. Când, la 21 august / 3 septembrie, a început contraofensiva germano-bulgară asupra diviziilor noastre aflate la Turtucaia și Silistra, infanteriștii români au fost acoperiți de tirul artilleriei de la bordul monitoarelor



File de istorie



cu orice pret a flancului drept al Dunării. În zona Rasova. Escadra de monitoare, în ziua de 8 septembrie, cu curaj, trece fortat de la Rasova, în amonte, sub loviturile bateriilor germane amplasate pe culmea Musailului. Însuși comandantul Flotilei de operații aprecia în cuvinte elogioase operația astfel: "Această trecere fortată în timpul zilei, pe sub luncările grele (...) - 7 baterii grele de la 150 până la 305 mm - este la înălțimea trecerilor celor mai grele pe care le cunoscă istoria razboaielor maritime sau fluviale, ea formează una din paginile de glorie ale miciei noastre marine, în care au fost angajate monitoarele". Considerându-le, după cum apreciază în aceleasi note Negrescu, a fi fost "dintre cele mai teribile, dar și mai grandioase tragedii de artillerie din câte mi-a fost dat să văd în acest război".

Jertfa de sânge a marinarii nu va fi precuperită nici pe timpul celorlalte acțiuni de luptă purtate în vederea eliberării unor localități de pe malul dobrogean: Topalu, Hârsova s.a. Amintim episodul din 20 noiembrie, când vedeta "CAPITAN VALTER MÂRACINEANU" lovită de o mină, se scufundă. Au pierit la datorie, eroi ai neamului, secundul vedetei, sublocotenentul Alexandru Axente, împreună cu alii 6 membri ai echipajului.

Fapte nemuritoare de arme au săvârșit marinarii până la stabilizarea frontului, la finele anului 1916, pe Dunărea devenită greu practicabilă navigației prin sloiuri și îngheț, dar și în anul următor, când prin focul viu deslanțuit de la bordul monitoarelor asupra bateriilor inamice din zona Isaccea - Tulcea, nu au permis frecarea germanilor în sudul Moldovei.

Dar dacă nu s-a păstrat opera strămoșilor: Tara și neamul reîntregite, vinovati nu sunt urmașii ci vremurile care s-au arătat în vîrtigia lor, despărțind copiii de mamă, frațe de soră, ciunțind granitetele anume însemnate pe cursuri de ape: Nistru, Tisa, Dunăre, Marea Neagră.

Mariana PAVĂLOIU

CERCETAȘII

DIN NOU ÎN ACTUALITATE

La data de 4 octombrie a.c. la Cercul Militar din Constanța a avut loc lansarea "ANULUI CERCETĂȘESC" 1997 - 1998, sub patronajul spiritual al Ligii Veteranilor de Război, al Asociației Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere, din rândul căror au luat cuvântul domnii viceamiral (r) Petru Anghel, general (r) Valeriu Dumitrescu precum și alți ofițeri din cadrul ligilor, care au apreciat activitatea cercetașilor, oferindu-se a-i sprijini după posibilități.

În raportul domniei sale C.I.C. Constantin Teodorescu, comandantul cercetașilor constănțeni, a prezentat activitatea organizației. De remarcat este faptul că organizația este operativă și urmărește să formeze un tineret sănătos la trup și suflet, care să constituie elemente de sprijin pentru patrie fără, însă, a se



Cercetașii în perioada interbelică.
Plecarea unei expediții de cercetași, cu bărcile, pe Dunăre - de la Galați la Reni.

implica în acțiuni cu caracter politic. Este de dorit ca asupra acestei oneste organizații să se reverse și atenția Statului Major al Marinei Militare așa cum s-a făcut și înainte de război când toate grupările de cercetași erau sprijinite de Ministerul Învățământului iar în teren, în special, de armată. În Galați și Constanța această nobilă sarcină revinea Marinei Militare ai căror oameni erau prezenți în număr mare la toate activitățile festive ale cercetașilor cu reprezentanți lor de gradul cel mai înalt.

**Consilierul organizației
Octavian SWED**

COMPATIBILITATEA ELECTROMAGNETICĂ

- Știință de sine stătătoare -

Compatibilitatea Electromagnetică (C.E.M.) este conceptul modern despre un domeniu al științei existent încă de la începuturile electrotehnicii, evidentiat de radiotehnică și electronică, dezvoltat de radioelectronică și altă în prezent într-o continuă expansiune. Sub această denumire se regăsesc fenomene cunoscute precum supralensiune, perturbații radio, interferență electromagnetică etc.

Suntem martorii unei explozii fără precedent a aplicațiilor electronice de putere dar și a microelectronicei în toate domeniile vieții (industria, energetică, comunicații, transport, medicină, armată etc.) prin sisteme de automatizare, robotizare, prelucrarea și transmisierea datelor, de conversie a energiei etc. care au drept efect o creștere generală a poluării electromagnetice a mediului înconjurător, uneori cu efecte nocive chiar asupra organismului uman.

Se poate aprecia că, în prezent, C.E.M. a devenit o disciplină științifică de sine stătătoare, care polarizează interesul cercetărilor fundamentale și aplicativă, a organismelor de standardizare și, nu în ultimul rând, a organizațiilor de protecție a mediului ale Comunității Europene (C.E.E.), ale N.A.T.O. și O.N.U.

Scopul acestor preocupări este funcționarea sigură a sistemelor, echipamentelor și instalațiilor, indiferent de natura lor, în medii intens poluate electromagnetic, precum și reducerea interacțiunilor perturbatoare, neintenționale, printre normare/standardizare severă.

Pe această direcție, în România ultimilor cinci ani a început preluarea standardelor internaționale C.E.I. – Comisia Electrotehnică Internațională, CISPR – Comitetul Internațional Special pentru Perturbații Radio și E.N. ale C.E.E.

Baza juridică a standardizării românești în domeniul C.E.M. ar trebui să o formeze transpunerea Directivei 336/89 a Consiliului C.E.E. în dreptul românesc.

SECOLUL XXI (PENTRU C.E.M.) A ÎNCEPUT CU 2 ANI ÎN URMĂ

Din punctul de vedere al C.E.M., pentru C.E.E. ultime zi a secolului XX a fost 31 decembrie 1995, anul 1996 aparținând deja secolului XXI. Să aceasta deoarece, prin implementarea Directivei pentru C.E.M. a C.E.E. – în sensul introducerii obligativității macărui fiecărui nou produs –, zia de 1 ianuarie 1996 marchează începutul unei noi etape în standardizare, tipică mai mult secolului viitor decât celu care se sfârșeste.

Marcajul "CE" nu este numai o condiție cerută de noua legislație, el demonstrează că produsul îndeplinește toate cerințele standardelor create, în particular, pentru un produs de tipul respectiv.

Marcajul "CE" este declarata producătorului, exportatorului sau importatorului, prin care atesta că produsul respectiv este conform tuturor standardelor specifice.

Marcajul "CE" nu este valabil numai pentru produsele a căror funcționare se bazează pe utilizarea câmpurilor electric și/sau magnetic și/sau electromagnetic, el este valabil pentru absolut toate produsele noi. Pentru produsele electrice (electrotehnice, electronice, radiotehnice, radioelectrone) marcajul "CE" înseamnă respectarea normelor inglobate în standardele naționale, cum sunt: B.S. în Marea Britanie, D.I.N. și V.D.E. în Germania, S.R. în România.

Poate cel mai important aspect al implementării Directivei 336/89 a C.E.E. este instituirea controlului asupra C.E.M.

Mulți producători industriali din țările C.E.E. au recunoscut târziu semnificația acestui control și, în consecință, au reacționat confuz. Deși Directiva C.E.E. asupra C.E.M. nu mai este chiar o nouitate, se pare că totuși intervalul de timp 3 mai 1989 – 31 decembrie 1992, necesar pentru a pregăti măsurile de aplicare nu a fost suficient, perioada de tranzitie dilatăndu-se până la 31 decembrie 1995.

Incepând cu 1 ianuarie 1996 conformarea la standardele C.E.M., armonizate prin aplicarea Directivei 336/89, este o condiție esențială

pentru desfacerea produselor pe piață C.E.E. Altfel spus, de la 1.01.1996 nu se mai poate comercializa nici un produs electric – indiferent de domeniul utilizării sale (industria, medicină, transporturi, domestic etc.) – fără a poseda marcajul de conformitate "CE", aceasta reprezentând garanția că, prin funcționarea sa, nu poluează electromagnetic mediul înconjurător, nu perturbă lucrul normal al altor echipamente, nu amenință sănătatea sau nu pune în pericol viața. În acest sens, pentru atestarea conformității C.E.M. în lume sunt acreditați laboratoare, astfel: 130 în S.U.A., 30 în Germania, 20 în Marea Britanie, 5 în Spania etc.

CE SE ÎNTÂMPLĂ ÎN ROMÂNIA

Situația cu care se confruntă activitatea în domeniul C.E.M. din România o apreciem ca fiind critică. Practic, prin neimplementarea Directivei C.E.M. a C.E.E. în standardele românești, produsele autohtone, în general, cele electrice. În special, nu au acces în țările Pieții Comune.

Există totuși un început, în sensul că:

- este lansată activitatea de preluare a standardelor internaționale C.E.I., prin comitetul CT-30 național român;
- deși timidă, există o activitate publicistică:
 - traducerea cărții germanului A.J. Schwab "COMPATIBILITATE ELECTROMAGNETICĂ" Editura Tehnică, București 1996;
 - cărțile dr.-ului ing. Gh. Sandulescu referitoare la PROTECȚIA LA PERTURBATII ÎN ELECTRONICA INDUSTRIALĂ ȘI AUTOMATIZARI, RADIO ȘI TV, Editurile Tehnică și Militară, București, 1985 și 1990;
 - teze de doctorat susținute sau în curs de pregătire:
 - Rizeanu Gh. – CONTRIBUȚII LA STUDIUL C.E.M. A MIJLOACELOR RADIOTEHNICE, Academia Tehnică Militară, București, 1987;
 - Golumbeanu V. – IMUNITATEA LA PERTURBATII A CIRCUITELOR DIGITALE, Universitatea POLITEHNICA, București, 1995;
 - Radu S. – CONTRIBUȚII LA ASIGURAREA C.E.M. A APARATURII ELECTRONICE, Universitatea Tehnică, Iași;
 - Bîțoiu T. – ANALIZA COMPATIBILITĂȚII ELECTROMAGNETICE PE SPATII RESTRÂNSE, Institutul de Cercetare-Dezvoltare al Armatei,
- cursuri/discipline de C.E.M. în planurile de învățământ ale principalelor universități tehnice, inclusiv la Academia Navală;
- fondarea ASOCIAȚIEI pentru C.E.M. din ROMÂNIA (A.C.E.R.) în acest an, primul președinte ales fiind domnul dr.ing. Andrei Marinescu – directorul I.C.M.E.T. (Institutul de Cercetări pentru Mașini Electrice și Transformatoare) Craiova, ca organizație neguvernamentală, al cărui obiectiv general este de a contribui la implementarea C.E.M. în România (ai cărui membri fondatori sunt și cei doi intervievați).

Comandor ing. drd. Traian MOȘOIU
Conf. univ. dr. ing. Alexandru SOTIR

N.R. Din modestie autorii au omis lucrările care le aparțin. Le nominalizăm noi.

• Sotir Alex. și Moșoiu Traian – COMPATIBILITATE ELECTROMAGNETICĂ, Editura Militară, București, 1997;

• Moșoiu I.T. – COMPATIBILIZAREA ELECTROMAGNETICĂ LA BORDUL NAVEI MARITIME, Universitatea DUNAREA de Jos, Facultatea NAVE și INGINERIE ELECTRICĂ, Galați;

• Brevetul de invenție "Metodă pentru analiza comportării la perturbații electromagnetice complexe a microcalculatoarelor electronice", nr.111510/30.09.1996, Sotir Alex., Popescu Teodor, Moșoiu Traian.

"SI EU AM FOST ÎN PATAGONIA" – o carte despre adevărată viață la bord

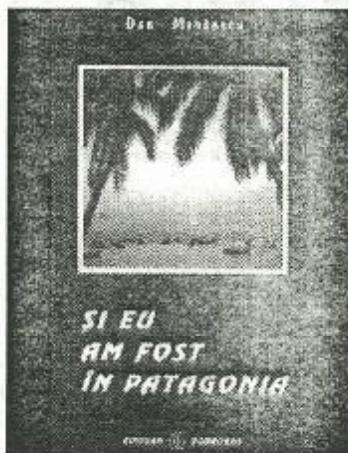
Cu locale dimensiunile sale reduse (129 de pagini) lăpti, ceea ce împus să slăbească condițiile materiale ale zilei, cartea domnului Dan Mihăescu, cunoscut ziarist și editor constantean, intitulată "Si eu am fost în Patagonia".

(Editura "Dobrogea"), constituie o pagină notabilă în literatura dedicată mării și oamenilor săi. Notabilă, spunem, fiindcă propune călătorilor o altfel de abordare a universului marinăresc decât majoritatea cărților de gen, publicate până acum.

Carta rezumă experiența de viață pe care autorul o trăiește, timp de patru luni, împreună cu echipajul navei "BREAZA", într-un călătoriu spre America de Sud. Forta talentului său, investigația inteligentă, dorinta de a-și pune rândurile sub semnul realității vieții la bord, încălucirea să reprezinte o "spărțură" în "linia tradițională". Căci, dacă multe din paginile ce s-au scris despre marinari îl prezintă într-un fel de "portret robot", constituit exclusiv și artificial din virtuti (viteji, neînfricăti, temerari etc.), oamenii navei apar în carte domnului Dan Mihăescu așa cum sunt în realitate. Oameni cu neîndoelnice virtuți, dar și cu problemele lor, cu îndoielile, gândurile și chiar suferințele lor, determinate de o experiență aspră, de îndepărțare de mediul familial.

Este o carte în care, spargându-se "oglinzile strâmbă", marinarul își poate recunoaște adevăratul său chip și acesta este, credem noi, meritul deosebit al autorului.

*Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE*



**Note
de lector**



< RANIȚA CU IUBIRE >

La deza celebra sintagmă <Românul s-a născut poet> a mai venit cineva să depună mărturie. Ofițerul, publicistul, interbelul și... poetul OVIDIU PURDEA-SOMES. Volumul de versuri, <Ranița cu iubire>, este prima să declară de dragoste pentru poezie, făcută... publică. Scrim aceste rânduri pentru că este talentat, pentru că este de-al nostru, militar (nu mulți înțeleg că, adesea, între caschetă și cizme poate exista un suflet nobil, o fire românească sau o vocație de poet și asta ne doare) și, nu în ultimul rând, că este un prieten al marinilor, cu nume de Ovidiu <exilat> la Cluj-Napoca, redactor la căptămâna Armatei a 4-a, <Scutul patriei>. Salutăm apariția acestei cărți, reproducând, aproximativ, dedicarea făcută săgalnic pe exemplul trimis redacției revistei <Marina Română>: <Voūă, marinilor, această capocoperă a literaturii din Gălbavul Dejului, cu certitudinea că orice poezie citită, cincărei femei, în orice port al lumii, va însemna o nouă cucerire>. Dragă Ovidiu, să te audă! Felicitări și la mai multe! (Cărți, binetenește!).

Redăm una din creațiile prietenului nostru <ghid la Cluj>, spre încântare și neînălțare...

TRUP DE VÂNT

Nu mă iubi. Eu sunt o întâmplare,
O frunză sună din toamna ce trebu,
Sărutul dinainte de plecare
Pe care, cândva, l-am purtat și tu.

O adiere sună. Să-n prag de seară
Ti-aduc colții de dincolo de munti.
Cât se lovesc trei lumânări de ceară
Deschide geamul, vino să le-ascuți.

Să nu uită. Sună doar o întâmplare.
Nu mă uită. Să totuși, când și când,
Deschide geamul la odaia mare
Să-ți intră în casă înrupul meu de vânt.

Prieten drag, felicitări! Dar, cum nu mă pot
dezminți, trebuie și o... sănă amicală, fie ea doar
calamburistică făcută: Purdea-Somes putea să
me... ierască mai mult! Săc!

*Locotenent-comandor
Ananie GAGNIUC*

Carnet plastic
Expoziția "MENTOR ȘI DISCIPOL"

În primul număr din acest an al revistei noastre aveam bucuria de a vă prezenta, stimăți cititori, pe Tânărul maestrul militar de marină Eugen Ilina, artist plastic situat într-o frumoasă și sigură devenire. Atunci îl "descoperisem" acasă la el, în atelierul de la Cercul Militar Tulcea.

Astăzi postura lui este altă: expoziț, pentru a doua oară, la Cercul Militar Național București, Sala Rolandă. Reunite sub un titlu sugestiv "Mentor și discipol", lucrările de pictură și sculptură



realizate de maestrul Ioan Duman și Eugen Ilina se află sub semnul aceluiași loc binocuvântat: Delta.

La vernisajul expoziției, care a avut loc în ziua de 3 noiembrie 1997, printre altele, referindu-se la Eugen Ilina, criticul de artă Mircea Deac a spus: "Imaginaria, care în primele expoziții părea abrupt subjugată realului, se întorce acum spre sine, la adevărurile existente în infinitul spiritului. Imaginaria va câștiga astfel, pierzând din formele anterioare, urmând plăcerea de a fi tu însuți".

Îi dorim Tânărului marinărit-artist "vânt bun din pupă!" chiar de va fi să naveze numai pe apele Dâmboviței!

Mariana PAVĂLOIU

IN MEMORIAM

Comandor Petre SOMFELEAN

O boală nemiloasă, pe căl de neasteptată pe atât de necrutătoare, l-a smuls cu brutalitate pe comandorul PETRE SOMFELEAN din mijlocul familiei pe care a iubit-o și a îngrijit-o, dar și a marinilor militari cu care a impărtit cea mai mare parte din bucurile și satisfacțiile unei cariere militare exemplare, de la gradul de locotenent până la cel de comandor, de la funcția comandanță unitate de luptă până la cea de comandant de brigadă.

Soarta l-a lovit nemilos, în vara ce abia a trecut, exact în zilele când a atins pragul a 52 de ani, dar tenacitatea omului nu a putut decat să întârzie ceasul destinului grăbit să-l treacă în marea de dincolo.

Comandorul PETRE SOMFELEAN s-a născut la Sibiu, la 30 iunie 1945. Visurile copilăriei și adolescenței, imaginația, chemarea lăuntrică și elanul tinerei l-au îndreptat pașii spre tărime de mare, intrând într-un univers pe care nu avea să-l mai părăsească pâna la dispariția sa, mult prea temurie.

Dupa absolvirea Școlii Superioare de Marină, în anul 1967, urcă pentru prima oară ca ofițer pe punctul unei nave dragărcare de bază, în funcția de comandanță unitate de luptă. Dragostea față de profesie, dorința de a-și etala calitățile marinărești l-au determinat să se perfecționeze continuu în această artă a marinării, următoarele funcții îndeplinite

fiind cele de comandanță de navă, apoi șef de Secție, iar după absolvirea Academiei Militare, șef de stat major la un divizion de vedete torpiloare.

Începând cu anul 1983 devine șef de birou la Centrul de Scafandri, aceeași mare unitate cu care s-a identificat și care, din nefericire, destul de holărât să-l fie ultima punctă de comandanță în drumul devenirii sale în cariera de ofițer avea să mai treacă prin funcțiile de comandanță Divizion dragoare de bază (1990-1994) și șef de Secție în Statul Major al Marinii Militare (1994-1995). Iată, aşadar, o carieră de ofițer de marină exemplară în care comandorul PETRE SOMFELEAN a urcat pe scara ierarhică treaptă cu treaptă, având drept crez profesional competență și lucru bine făcut. Aceasta l-a atrăs stima și prețuirea celor cu care a lucrat pe mare sau în comandanță, fie că îl erau șefi, colegi sau subordonați.

În profesie, ca și pe puncte de comandanță, nu a avut parte numai de mare linistă. A navigat și prin valuri și furtuni dar todeuna tenacitatea și echilibrul l-au dus la liman.

A fost un generos cu camarazii. Pe subordonați l-a îndrumat cu grijă, împărtășindu-le din experiență și cunoștințe, bucurându-se în același timp de succesele acestora. Sună motive în plus pentru ca această să-i regrete dispariția prematură.

În miez de toamnă, când odală cu



căderea frunzelor din copaci a căzut și suflul tău, iubite camarad de arme, comandor PETRE SOMFELEAN, marinarii de loate gradele îți prezintă conțul. Marina Militară Română a rămas mai săracă cu un ofițer exemplar și, în egală măsură, un om de o mare generozitate sufletească.

Nu te vom uită niciodată, dragul nostru camarad!

Dumnezeu să te odihnească în pace!

Comandor ing. Gheorghe BOANȚĂ

Copileșii de durere am condus pe ultimul drum pe unul dintre cei mai buni colegi ai noștri – comandor ingeriner GHEORGHE BOANȚĂ. Născut la 24 iunie 1948 în comuna Bujorul, județul Teleorman, a îndrăgit de copil meseria armelor și a urmat cursurile Liceului Militar "Dimitrie Cantemir" din Breaza, pe care îl absolvoa în 1966. Împins de dragostea pentru vapoare urmează Școala Militară Superioară de Marină din Constanța, la absolvire fiind repartizat la navele din Tulcea. Aici începe o frumăcasă și promitătoare carieră de ofițer, fiind apreciat pentru profesionalismul său și pentru dorința de perfectionare care l-a motivat să urmeze cursurile Facultății de Mecanică, secția Inginerie navală, din Galați, pe care o absolva în anul 1979.

Urmează o perioadă de implementare profesională, îndeplinind funcții de răspundere în comandanțele brigăzilor fluviale din Tulcea și Brăila. Pentru rezultatele foarte bune obținute urcă treaptă cu treaptă

în ierarhia militară, fiind avansat până la gradul de comandor.

Soarta neindurătoare l-a răpit fulgerator dintre noi în momentul în care era în plenitudinea forțelor sale profesionale, când avea numeroase proiecte de viitor și când ar fi trebuit ca, după ani indelungăti de activitate, să se bucure de roadele muncii sale și să fie în mijlocul familiei, la care linea atât de mult. Un om cu un suflu atât de mare, cu o putere de muncă și de sacrificiu nebănuite, comandorul GHEORGHE BOANȚĂ va rămâne vesnic în inimile noastre nu numai ca un șef apreciat ci și ca un camarad apropiat de colaboratori, ca un împătmînit în ale profesiei, ca un călător de adevăruri încă neexplorate în ale meseriei.

Vom păstra în susținetele noastre imaginea omului care, anii de zile, a fost un foarte bun coleg, șef sau prieten. Dumnezeu să aibă în pază suflul său de om bun!



urmare din pagina 17

Jurnal de bord...

La ora 18.30 plecăm cu autocarul spre Tel-Aviv unde, urmând o sosea de-a lungul coastei, ajungem după o oră în acest New-York al Ierusalimului, cum e numit, asemănare ce care ne convingem în scurt timp. Mergem la ambasada italiană, unde o israeliană (locotenent la secția relații cu publicul) ne vorbește într-o românească perfectă, oferind detalii despre oraș și populația israeliană în care evreii ce vorbesc românește sunt, ca număr, pe locul trei. Am participat la cocteielul de la ambasadă și ne-am întors la navă la ora 0.30.

27.07. După o masă grăbită de nerăbdarea drumului ce ne asteapta ne îmbarcăm în autocare pentru a pleca spre Ierusalim și Bethleem. Spre locurile sfinte... Drumul a fost frumos și lung și, desigur, mulți colegi dormeau, am admirat emoțional peisajul acestei țări așa de diferit de cel al țării noastre, cu constanța că umbriile pe un pământ legendar, aparte, mustind, sub aparentul învelis montan și toropil de căldură, de istorie și mister. După Tel-Aviv, relieful davine mereu mai accidental. Urcăm și de-a lungul șoselei sunt, mereu, relicve ale războiului, în acest pământ ce-ar fi trebuit să fie cel al păcii eterne. A urmat, apoi revelația întâlnirii cu locurile sfinte, pe care nu îndrăznesc să o redau în această sinteză, dacă amintind nemuritoare reprezente; Muntele Măslinilor, având la vest desertul; la poale, Grădina Ghetimanul, cu săcările sale seculare și mariile biserici, din care una cu turle în formă de lacrimi; zidurile vechiului oraș.

Mergem apoi la Beihleem unde locul nașterii Domnului și celelalte locuri sfinte sunt acoperite, literalmente, de splendeide biserici ortodoxe și catolice. Întorși la Ierusalim, cu o emoție greu de descris, am intrat în orașul vechi, cu celebrul zid al plângerii și ne-am recules, urmând Via Dolorosa, drumul spre Golgota, stropit cu sângele Mântuitorului.

28.07. Din nou de gardă pe navă și apoi program obișnuit la bord, executat pe o căldură coplesitoare ce ne dă laturor (și după excursia de ieri) senzații de insolitie.

29.07. Mă scol la 03.30 pentru a intra în gardă la 04.00... După ieșirea din gardă, suntem la posturile de manevră și, pe aceeași căldură toridă, părăsim portul Haifa.

30.07. Navigăm din nou în Egee. Problema pe care am avut-o la motoare la plecarea din Haifa, s-a rezolvat. Mergem spre Nord, printre insulele arhipelagului, urmatoarea escala aflată "la orizont" fiind Istanbulul.

(Va urma)

MAGAZIN • MAGAZIN

OBIECTE NOI ÎN PATRIMONIUL MUZEULUI MARINEI ROMÂNE

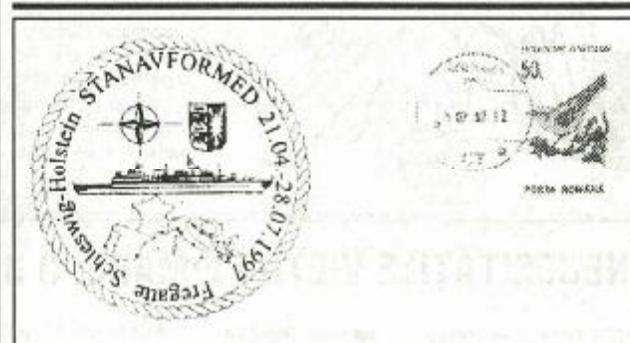
Obiectele muzeistice au valoarea lor materială, științific-artistică, stărnind admirarea și interesul nostru, filtrate prin propria personalitate. Dar, sunt unele ce lezaurizează comori afective, având un plus de prețiositate: "A aparținut lui ..." lată: sabia de onoare și stilețul, achiziționate de curând de Muzeul Marinei Române, au aparținut domnului contraamiral (r) ing. Constantin Tomescu. I-au fost înmânate în urmă cu peste o jumătate de veac, la 1 iulie 1943, în cadrul festivității de avansare în grad de ofiter a șefilor de promovie din scolile de ofiteri. Atunci, la Sibiu, suveranul, ale căruia însemne regale și semnatură se află gravate pe lama sabiei, a participat alături de capul oștirii, mareșalul Ion Antonescu, membri ai guvernului, conducători ai armatei și ai marinei, la sărbătorirea promoviei "Decebal", la vreme de război.

Tinerii aspiranți s-au întors fiecare la arma sa, pe front, alcătui bolezii primiseră încă din timpul practicăi ca elevi.

"Această sabie – ne-a mărturisit domnul Tomescu – m-a însoțit în război, în perioada ambarcării pe nave de luptă, distrugătoare (1 iulie 1943 – 5 septembrie 1944), până când Flota română a încheiat lupta ca urmare a preluării forțate a navelor de către Forțele sovietice. Am fost ambarcat – pe front – la bordul distrugătoarelor "REGELE FERDINAND" și "REGINA MARIA", care primeau cele mai importante și mai dificile misiuni (am participat la 51 de misiuni de luptă, cu 16.958 mile parcuse în 13.503 ore)".

În curând cele două obiecte își vor afla locul într-o vitrină a expoziției muzeului nostru. Vizitatorul va putea cîsi pe lama sabiei: aspirant Tomescu D. Constantin, șef al promoviei "Decebal" din Marină Punte. Ce aș mai putea scrie pe etichetă? De la aspirant la amiral au fost patru decenii de munca, de satisfacții, de împliniri, de neliniști, având o constantă iubire: MARINA.

Mariana PĂVĂLOIU



ȘTAMPILE

DE

BORD

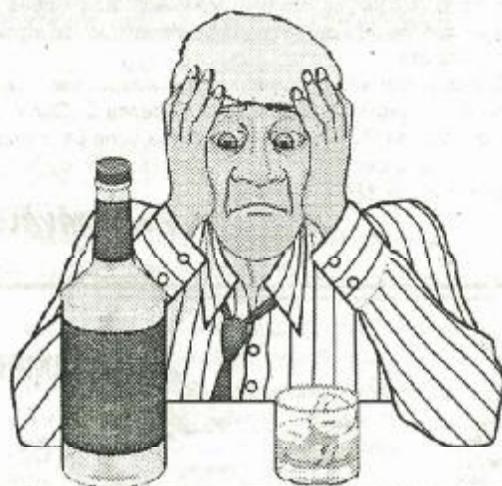
Începând cu acest număr vom încerca să prezintăm unele din ștampilele de bord ale navelor militare străine care au vizitat portul Constanța. Prezentăm alăturat ștampila fregatei germane SCHLESWIG-HOLSTEIN, care s-a aflat la Constanța, în perioada 5-7 iulie 1997, alături de alte 6 navi din compunerea STANAVFORMED. De remarcat că această ștampilă a navei a fost executată special pentru perioada cât a fost în compunerea STANAVFORMED (21.04.-28.07.1997). Caracteristicile acestei navi moderne au fost publicate în numărul 48 (august – septembrie) al revistei noastre.

În partea superioară a ștampilei găsim sigla NATO, alături de blazonul navei, iar în partea inferioară sunt punctate pe o hartă a Mediteranei porturile din care operează forta STANAVFORMED, cele două suprafețe fiind delimitate de silueta navei.

Bogdan DINU

REVELION... CU MULTE GRADE

Anul trecut, la insisterile soției, m-am înscris la revelionul organizat de marea noastră unitate. Am încercat eu să-l explic doamnei male că nu are ce căuta un băieț locotenent între altele grade, dar colega mea de garsonieră, nu și nu! Ca atare am renunțat să mai cumpărăm porc de sărbători și-am dat toți banii pentru înscriere, plus o rochie de seară, evident lungă, salariul abia s-a-jungă... În seara de revelion am dus copilul la soacra-mea, rugând-o să-l lăne până la anul, de să spări lemoia c-o fi vorba de-un an întreg. Am purces spre popota unde se organiza revelionul și, chiar de la intrare, ne-a întâmpinat un militar de pe nava unde sunt închiriat, care în viață civilă a fost ospătar. L-am luat <tare>, întrebându-l de ce nu salută în pozitia de drept. Mi-a explicat că ar scăpa tava cu pahare de șampanie din mâna... În salon, lumea de pe lume, cu grade și nume, așa incât, până la masa unde ne era locul, am avut de vreo zece ori oroașea, cum se salută acum gradele mai mari. M-am nimerit la masă cu șeful de stat major, cu șeful serviciului auto și un marinier de cursă lungă a cărui soție lucrează la noi la casierie. <Ostilitățile> au început odată cu toestul comandanțului, prezentat scurt, concis și la obiect, cum se obisnuiește în armată: <Slămat invitați, comandanți și comandanți, la această adunare, e o mare sărbătoare. În sărbătoare, vine Anul Nou, chiar dacă vine în al doilea secol. Până atunci, vom lua hotărârea de-a ataca pe flancul stâng turcului, pe flancul drept cujitele, iar frontal



sârmăluile-n' lof de viață, coniac și slivoiță, pe tavă, lângă purcel, nelipsitul bimbirel, cărnăuș groși cam că un snur și-mprejur cartofi natur, un castron cu murături, că mai multe băuturi Muzică și urături, dans, petrecere, c-așa-i de revelion! Vă dorosesc la loți să fiți sănăloși și fericiti, sănătate și mulți bani, la anul și... la mulți ani!>. Ei, și-a început revelionul... După aperativ, primul dans, evident, cu soția, care îi fiecare roțire întrebă <Da ăla cine?> Da aia cine-i?> L-am replicat că suntem la dans, nu în recunoaștere. Cred că s-a supărat, altfel nu-mi explic cum a putut să-mă calce cu atâtă forță pe pantof. Au urmat alte feluri de mâncare și... altfel de comportare, c-așa face omul la petrecere. Șeful de stat major a început să-l explică soției de ce n-am intrat în NATO, marinardul de cursă lungă mi-a dat detalii despre viața din insulele Pago-Pego. L-am spus să-nu-mi repeze, că nu-s surd... Apoi a venit comandanțul și mi-a invitat soția la dans. La întoarcere, era foarte fericită, spunându-mi că s-ar putea să ne dea apartament. Am întrebat-o dacă dânsul-l-a promis așa ceva, sau i-a promis ea altceva... Iar s-a supărat pe mine și mi-a făcut semn cu cotul, de-am avut o săptămână ochiul umflat. Ma mult decât atât, casierita noastră i-a explicat că soțul ei vine doar cu atâtă dolari, fără de salariul meu, prilej cu care consoarta mi-a aflat și adevărul meu salariu... La 12 noaptea, s-au stins luminiile, ocăzile noasteptată să mai dau un pahar pe gălă, lapis observat de nevăslă, care mi-a reproșat: <Când ai săi pupă soțile, tu pui paharul! La căte grade sunt aici, vrei să-i depășești cu gradele tale de... ebrietate?> Până dimineață, când să executăm poziția cuicat, fiecare la casele noastre, multe s-au mai întâmplat! Șeful logisticii, bine aghezuit, a luat microfonul și-a promis că, dacă din punct de vedere al alimentației anul acesta n-a făcut nimic, la anul va face dublu! Apoi a făcut un apel... călduros la personalul ce deservește ca la final să nu lipsească ciobă de burtă, în condițiile în care, la piecare, au mai rămas pe masă tacămuri.

Marinardul mi-a dansat soția la periniță și, în momentul când s-au asezat cu genunchii pe balustră muzica s-a terminat, iar el nu mai terminau... Am plecat, în sărbătoare, fiecare cu ce-a apucat: căstigurile la tombolă (eu am câștigat o suzeta și nevasta un făcăleș), ba o sticlă de vin, ba porlocașele de pe masă, chiar și căte un buchet de flori ornamentale, că trebuie să rămână omul cu o amintire de la revelion! Am avut noroc cu șeful serviciului auto care n-a băut și n-a scos un cuvânt totală seara, doar la final rostind: <Hai, că vă duc eu!>.

Când am ajuns acasă, după un scurt bilanț, se pare că eu am fost cu cele mai multe abalieri. Apoi ne-am impăcat, nici ochiul nu mă mai doare, dar urăsc făcăleșul și bătătorul de covoare...

Răonic GAGNIUC

UNA DIN NECESITĂȚILE VIEȚII PE MARE: O BUNĂ FORMĂ PSIHICĂ

Cei mai mulți dintre marinarii activi sunt în stare să facă față etrobului vieții de fiecare zi. Chiar și problemele asociate cu depășările lungi sunt depăsite, în mod obișnuit doar cu mici dificultăți, iar Marine Militare și S.U.A.-menține o varietate de resurse pe uscat pentru membrii familiilor acestora, care au nevoie de o mână de ajutor în plus.

Uneori marinari și infanteriști marini din flotă au nevoie de un ajutor suplimentar pentru a face față cerințelor vieții la bordul navei, situației de a fi departe de cei dragi și coloriale reaștări unice pe mare. Pentru marinarii de la bordul lui USS "CONSTELLATION" și a grupului său de lupă acest ajutor este la fel de aproape ca și cabinetul medical de pe portavion, unde un psiholog experimental este disponibil pentru a-i ajuta.

"M-am oferit voluntar pentru această sarcină" spune locotenentul Beverly Dexter, psihologul navei. "Mă simt foarte norocoasă să fiu aici. Îmi place laptele că munesc pentru fiecare persoană din acest grup de luptă. Tîrta principală este să îndepărteze stările de neliniște din psihicul oamenilor. Sună mai multe situații în care acționez pentru a ajuta" – spune ea. "Conduc sase sau mai multe ateliere (în sens de

grup de terapie, n.t.) pe zi și văd nu mai puțin de 10 pacienți în fiecare zi".

Pentru Dexter, aceasta este o sarcină incitanță și emoționantă. "Dar, spune ea – este numai o imbarcare temporară, sper că decizia ce va fi luată să-o facă permanentă, pentru că ea vine să umple o nevoie uriașă".

"Mi-ar place, de asemenea, să duc acesele programe și la celelalte nave și să invit pe acei marinari să vină aici. Vreau să lac tot ceea ce pot pentru a li de folos bărbaților și femeilor din acest grup de luptă".

Dexter, ea însăși soție și marină, crede că experiența ei personală este cea care îi-a dat calificarea necesară, înaintea diplomelor universitare. Ea înțelege prin ceea ce trece marinardul obișnuit pentru că și ea este adesea departe de propria sa familie.

Dexter spune că "Oamenii ar trebui să știe că există un răspuns pentru orice problemă pe care ei o pot întâlni și eu sunt întotdeauna aici pentru a-i ajuta".

All Hands, septembrie 1997

Traducere și adaptare **Bogdan DINU**

Colectivul redacțional al revistei „MARINA ROMÂNĂ”

mulțumește tuturor colaboratorilor și urează, lor și cititorilor, cu ocazia SĂRBĂTORILOR DE IARNĂ un sincer și călduros

La mulți ani !

1998



SUS PAHARUL ! LA MULTÎ ANI !

ORIZONTAL:

1. Pahar pentru rege și rege-ntri pahare – Servită cu șampanie.
2. Luiă de apă (culmoa!) – Anul Nou, pe la 4-5! 3. Hunedoara (ahr.) – Strigăt săracat.
4. În spuma șampaniei – Luăți în șuturi (azi, mai mult scosit) 5. 24 de brazi! – Asociație la canoe.
6. Servit de la începutul revellionului.
7. Întrezișă în noaptea de revellion (poate puțină, în vin...) – Ca un vin însipumat.
8. Nu se roagă la cei de sus – Dau calitate vinului.
9. Scurtă adiție – Gospodar al oreșului – Intră în estuar!
10. Se-nchină (cu paharul) la miezul noptii.

VERTICAL:

1. Participant la o serie de cicenri, chiar în noaptea de Anul Nou – Înainte de culcs.
2. I-au mors fulgi, dar a ajuns om! (3 cuv.).
3. Celină în vîrlă! – Accesoriu la bar și pahar.
4. Acute-a! – Petrece la final – Dat afară, să poată lumea să bea vin.
5. Metalora băuturilor fine – Datină la început, colindă la sfârșit!
6. Rom, palincă, juică, rachiu, vodcă, la un loc – Regele podgoriilor.
7. Așa cum trebuie să fie băutura la petrecere (muzical vorbind) – Licoare, la început!
8. Perioadă în care Burebista a distrus podgorile, înlesnind apariția țuicii.
9. Făcut de dregul lui – Vorba ospătarului... și astăzi încă se umflă la gât!
10. Ca un vas de demult – Imprimat cu cântec gen <da mal bea un pahar!>, <Sus paharul! La mulți ani!>.

Dicționar: ATS

Anonie GAGNIUC

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 1 | | | | | | ● | | | | |
| 2 | | | | | | | ● | | | |
| 3 | | | ● | | | | | | | |
| 4 | | | | ● | | | | | | |
| 5 | | | ● | | | | | ● | | |
| 6 | ● | | | | | | | | | ● |
| 7 | | | | ● | | ● | | | | |
| 8 | | | | | ● | | ● | | | |
| 9 | | ● | | | | | | ● | | |
| 10 | | | | | | | | | ● | |

Pret: 1000 lei

