

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 52 (MARTIE - APRILIE 1998)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

NR. 52
MARTIE-APRILIE
1998**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**Fotoreporter:** Valentina CIUCU**Dactilografiere:** CÂRCEANU Rodica**REDACȚIA:**Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/238

ABONAMENTELE se fac prin oficile postale și sucursalele RODIPET S.A.; revista se află la poziția 5043 din Catalogul publicațiilor.

Cititorii din străinătate se pot abona prin RODIPET S.A. - P.O. BOX 33-57, FAX 0040-1-2226407 sau 2226439, TELEX 11995, Piața Presei Libere nr. 1, sector 1, București - ROMÂNIA.

COPYRIGHT: este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei (revista „MARINA ROMÂNĂ”).**NORME DE COLABORARE:**

Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei. Manuscrisele nu se înapoiază.

Culegere text realizată la:Centrul de Calcul
al Marinei Militare

Operator calcul: Ana RUSU

ISSN - 1222-9423

B-18498/17

Din SUMAR:**STRONG RESOLVE '98 -
FURTUNĂ ÎN
MEDITERANA****7 OASPEȚI AI MARINEI MILITARE****9 OAMENII BĂTRÂNUILUI
FLUVIU - SFIDÂND
GREUTĂȚILE TRANZIȚIEI****14 ARMATA ȘI BISERICA -
PREOT ȘI OSTAȘ****16 NAVIGATORI ÎN
LABIRINTUL
CUNOAȘTERII -
CONDUCEREA -
PRIVILEGIU SAU
CALVAR?****22 GLASUL CONȘTIINȚEI
MARINĂREȘTI****Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS CONSTANȚA**

041-691711

tehnoredactor: Gabriela ALGASOVSCHE

Tiparul executat la EUROPINT'94

041-622527

COPERTA I: Apunare pe distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI”
COPERTA IV: Aplicație pe Dunăre, la Sfântu-Gheorghe

ECHILIBRAREA FLOTEI ÎN PERIOADA DE TRANZIȚIE

În arta militară problema echilibrului forțelor este o chestiune de mare însemnatate. În timp ce pace pentru a nu se ajunge la starea ce conflict armat se urmărește menținerea unui echilibru al forțelor statelor, iar la război se dorește ruperea echilibrului pentru ca propriile forțe să reprezinte un avantaj, pentru a obține libertatea de acțiune și inițiativă la toate eșaloanele.

Echilibrul nu este urmărit numai în raporturile militare dintre state. El este vizat și în cadrul fiecărei armate, respectiv între categoriile de forțe armate, între genurile de forțe și arme, între forțele luptătoare și cele de asigurare și logistice.

Plecând de la misiunea strategică pe care forțele armate o vor avea în război și care va fi dus potrivit doctrinei militare naționale - în cazul nostru, un război de apărare - conducerea politico-militară se va ocupa de realizarea unui raport just, echilibrat, între categoriile de forțe armate și, în baza acestui raport, va acționa pentru organizarea, înzestrarea și pregătirea pentru luptă a forțelor armate.

Se cunosc suficiente exemple când s-a intrat în război cu forțe neechilibrate. Am să prezint câteva exemple din al doilea război mondial privind principalele flote angajate în conflict.

MAREA BRITANIE, la începutul războiului, nu avea forțe și necesare pentru a duce luptă cu submarinele germane, pe comunicațiile maritime.

S.U.A. a intrat în război fără navele de desant, necesare ducerii operațiunilor amfibii de mare amplă.

JAPONIA avea insuficiente forțe pentru apărarea contra submarinelor, deși economia ei era cipendentă de comunicațiile maritime.

RUSIA și **ITALIA** nu au avut aviație maritimă, punctată sau bazată la sol, fapt ce a făcut ca flotile acestor țări să aibă un rol costier, fără nici o însemnatate în plan strategic.

Lipsa aviației maritime și a navelor de suprafață capabile să ducă luptă cu forțele antisubmarin aliate a influențat mult rezultatul acțiunii submarinelor germane.

Teoria artei militare maritime a emis, cupă al doilea război mondial, principiul "flotei echilibrate", pe care îl găsim cel mai bine definit în "Fundamentele doctrinei maritime britanice", din anul 1995. "Sunt interese naționale că și internaționale că Regatul Unit să posedă mijloace navale diversificate, fiecare având o gamă distinctă de posibilități de luptă, cu alte cuvinte o flotă echilibrată".

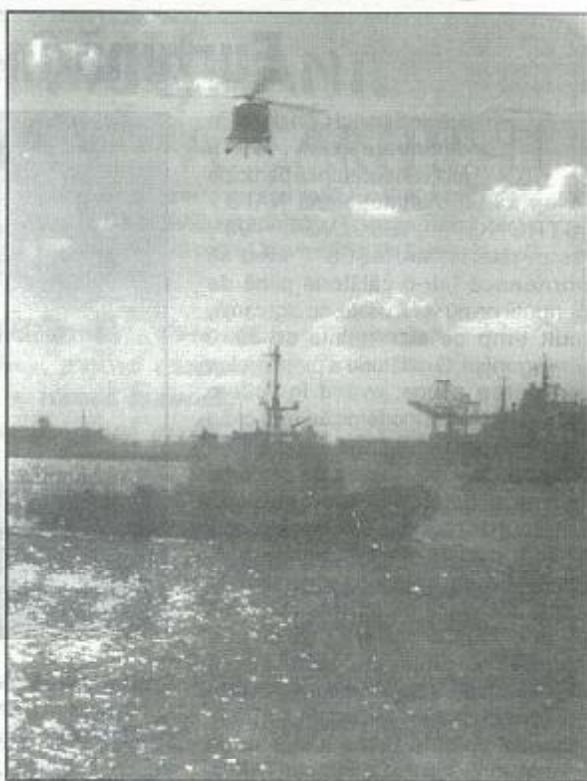
Plecând de la misiunea strategică stabilită Marinei Militare de a duce acțiuni militare pe comunicațiile maritime și fluviale, proprii și ale inamicului, și de a apăra obiectivele economice și militare din zona maritimă exclusivă, de pe litoral și de la fluviu, vom constata următoarea situație:

- ❶ Forțele pentru apărarea comunicațiilor maritime costiere sunt suficiente. Pentru apărarea comunicațiilor maritime îndepărivate, cu numărul unu distrugător și șase fregate se pot îndeplini puține misiuni.

- ❷ Lipsa componentei aeriene a forțe navale, respectiv elicoptere ambinate, că și avioane și elicoptere bazate la uscat, dar specializate în luptă pe mare, face ca navele să nu poată ieși la marea largă unde vor fi foarte vulnerabile la acțiunea aviației maritime inamice.

- ❸ Posibilitățile de acțiune pe comunicațiile maritime inamice, care de regulă se execută cu submarine și aviație, sunt foarte reduse. Un singur submarin, critică de performanță tehnologică ar fi, rămânând totuși singur. În flotele statelor comparabile cu țara noastră raportul dintre submarine și navele de suprafață, distrugătoare și fregate, tinde de la 1/3 până la 2/3.

Această situație, a dezordului dintre înzestrarea și misiunile Marinei Militare, nu poate fi rezolvată în timp scurt. Ea cere timp și eforturi



financiare deosebite, pe care, sperăm, că politica maritimă românească le va rezerva.

Acum, însă, perioada pe care o traversează Marina Militară, ca de altfel întreaga noastră armată, este una de restrucțurare, având drept scop creșterea compatibilității forțelor noastre cu cele ale statelor NATO. Dacă nivelul tehnologic al navelor noastre creează suficiente greutăți în realizarea compatibilității, în schimb, pregătirea echipajelor și în special a ofițerilor este direcția cu cele mai mari șanse de realizare.

Apicațile și exercițiile tactice pe care forțele noastre le-au desfășurat pe mare cu navele altor state că și participarea la antrenamente de stat major ale flotelor partenere au arătat că pregătirea ofițerilor noștri se poate ridica la standardele NATO. Numai buna pregătire a echipajelor noastre, în condiția unui ritm de modernizare a navelor foarte redus, a făcut să crească, an de an, numărul acțiunilor de pregătire cu partenerii străini, în Marea Neagră și în alte basinoare maritime, fiind apreciate, de fiecare dată, cu rezultate pozitive.

Încă din anul 1903 căpitanul Constantin Păun, în monumentala sa lucrare "Misiunea Marinei Române", spunea că "prin marină înțelegem complexul de oameni și materiale care formează unitățile de luptă și asigură buna lor utilizare", apreciere care se înscrie în actuala definiție a forțelor armate, în care sunt cuprinși oamenii și tehnica de luptă.

În perioada de tranziție pe care o parcurem, când toate instituțiile se restrucțează, inclusiv cele militare, echilibrarea forțelor prin perfecționarea înzestrării aproape că este imposibilă, dar nimănii nu ne împiedică să o facem în comenzi instrucției efectivelor, direcție în care avem datoria să perseverăm.

Viceamiral (r) **Constantin IORDACHE**

*De la corespondentul nostru care s-a aflat
la bordul distrugătorului „Mărășești”*

STRONG RESOLVE '98

Furtună în Mediterana

Părăsind portul Constanța în dimineața zilei de 19 februarie, pentru a participa la aplicația multinațională NATO - "STRONG RESOLVE '98", distrugătorul "Mărășești" avea să pornească într-o călătorie plină de peripeți ce nu vor fi uitate, cu siguranță, mult timp de aici înainte de către protagonisti. O călătorie a premierelor, am putea spune, având în vedere îmbunătățirile și modernizările de ordin tehnic ce s-au adus navei-amiral a flotei noastre de luptă înainte de plecarea în lunga călătorie. În primul rând sistemul de navigație ultramodern, unic în flota militară și civilă românească, instalația de transfer combustibil în marș, instalația de transfer materiale de la o navă la alta și, poate cel mai important element, amenajarea eliporțul de la pupa distrugătorului în conformitate cu standardele NATO în vigoare. Toate acestea îl făceau pe comandorul inginer **Constantin Rusu**, șeful Direcției Tehnice a Marinei Militare, să ne declare, înainte de plecarea în mars că "distrugătorul pleacă la drum mult mai puternic și mult mai bine dotat".

Elicopterul I.A.R.-316 B (Alouette), ambarcat în hangarul navei, este o altă premieră a marșului, după cum inedită era și acțiunea echipei de elicopteriști comandanță de comandorul **Paul Constantinescu** în afara granițelor ţării. Pe cât de mari erau modernizările pe atât de mari erau și costurile de realizare și, bănuim, eforturile de obținere a fondurilor necesare de la un buget vlăgit deja...

Nimic nu anunță, după plecarea din Constanța și trecerea prin Bosfor, pe lângă insulele grecești, teribilele încercări prin care avea să treacă nava și echipajul ei. Activitățile la bord se executa în condiții excelente, cu instalațiile funcționând la parametri normali, iar soarele Mediteranei strălucind generos.

În strămoarea Malta, prin sistemul NAVTEX este recepționat un



avertisment ce semnală existența unor conțineri în derivă la suprafața apei, pierdute de o navă comercială aflată la o mare distanță de noi. Comandantul distrugătorului, comandorul **Dumitru PREDA** decide întărirea observării pe timp de zi cu observatori în provă și borduri, iar pe timpul nopții menținerea navelui în derivă pentru o mai mare siguranță. Această decizie era singura valabilă, cu toate comentariile ulterioare din mass-media, mai mult sau mai puțin documentate. După 6 ore și 20 de minute se reia marșul către Lisabona.

Pe distrugător sunt executate exerciții de alarmare în diferite variante de acțiune, sunt simulăte atacuri aeriene și chimice, elicopterul execută exerciții de apuntare și de transport umanitar, iar echipa medicală condusă de maiorul dr. **Constantin Mureșan** acționează pentru acordarea primului ajutor în diverse situații - deci, toată gama de exerciții ce urmău a fi executate la "STRONG RESOLVE '98".

Pe 24 februarie un alt eveniment pune la grea încercare echipajul și nava aflată acum în Marea Mediterană. O furtună de o intensitate și o durată neobișnuită, chiar și pentru marinarii

încercăți, cu mare de gradul 7-8 (temporar 9) impune o deviere de la traseu către insulele Baleare. Urmează 2 zile grele cu nava înănd la capă (cu provă în val), singura alură adecvată într-o astfel de situație în fața stîhillor dezlănțuite ale naturii. Apropiindu-ne de coastele insulei Menorca primim un mesaj tulburător: "Pentru evitarea accidentelor se interzice apropierea la mai puțin de 25 Mm de coastele insulei". Și, cum veștile pe navă circulă extraordinar de repede, lăsăm la aprecierea cititorilor moralul echipajului....

Total depindea acum de comandantul navel care, aflat în cabina de comandă împreună cu contraamiralul **Corneliu RUDENCU**, comandantul marșului, decide înlocuirea navei pentru a scapa de furtună. Liniste perfectă... Nu se aude decât vocea calmă a comandantului care numără valurile pentru a stabili momentul prielnic manevrei de întoarcere a navei. "Unu, doi, trei... ACUM!" Distrugătorul se apleacă puternic către babord (37° arată inclinometrul). Toți au privirele atinute pe munții de apă ce se prăvălesc peste copaci. Clipele devin ani. Va reuși sau nu va reuși? Am reușit! Avem

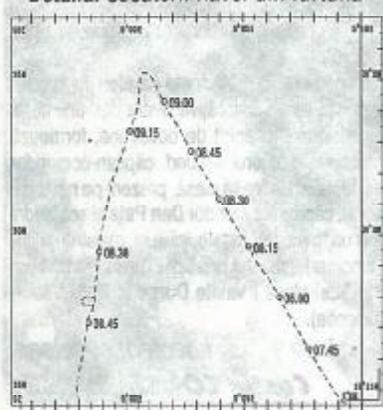
acum vântul și valul din pupal "Bravol" exclamă contraamiralul **Cornelius RUDENCU** îmbrățișându-l pe comandant. Toată lumea răsuță ușurată. Ne credeam scăpați... După câteva minute timonierul anunță că nu mai poate guverna nava... În condițiile valurilor de 7-8 m care măsurau puntea o echipă pleacă urgent către pupa pentru a remedia defecțiunea. Nimeni de pe navă nu bănuiește nimic... În numai 8 minute, cu eforturi - nu greșesc deloc spunându-le eroice - cărmă este deblocată, nava executând o girotonde de 360° pentru a reîntra în traseu. În timpul intervenției sargentul angajat **Andrei Dobros** este accidentat la picior, plaga cauzată de câteva cloburi de sticlă aflate (din neglijență) în camera cărmei (cu apă până la brâu) imobilizându-l câteva zile la pat. Apoi, totul reîntră în normal, dacă normale se pot chesa inclinările de peste 30° ale navei, tangajul extrem de puternic și furtuna de afară...

Două zile și două nopți a durat călătoria în aceste condiții. În dimineața zilei de 26 februarie, împinsă de vântul și valul din pupa, acum prielnice, ieșim din furtună. Aflăm atunci că am fost singurii care am navigat în Mediterană pe o vreme ca aceea. Toți fugiseră la adăpost...

La miezul nopții, în acordurile bine cunoscutele melodii "Noi suntem români", difuzată la stația de radioamplificare a distrugătorului, echipajul a admirat peisajul feeric luminat al celor două maluri ale Gibraltarului. Dimineață se oficiază tradiționalul botez marinăresc al celor ajunși pentru prima dată la Ocean. Din cauza numărului mare de "clienti", Neptun oficiază botezul prin reprezentanți. S-a glumit și s-a râs, de parcă n-am fi trecut prin atâtea. Ajunși

24.02.1998

Detaliul scoaterii navei din furtună





Marea noastră cea de toate zilele



Nava „ANTIPA” și specialiștii săi de înaltă clasă



Nava de cercetări "ANTIPA", aparținând Marinei Militare, poate fi considerată, prin destul său, un relevant simbol al implicării Armatei Române în marile opere constructive realizate, în timp, de poporul român. Căci, "ANTIPA", dincolo de scopurile militare pentru care a fost creată, a avut o contribuție esențială a desfășurarea cu succes a operațiunii de înaltă dificultate și complexitate tehnică - aceea de extragere a petrolierului din Marea Neagră. Astfel, după cum ne spunea comandantul navei, domnul căpitan-comandor **Mircea Micu**, nava a intrat în serviciu în 1960 beneficiind, în acel moment, de tehnologii de scufundare de ultimă oră (rod al colaborării cu prestigioasa firmă franceză "COMEX INDUSTRIE"). Împreună cu nava "EMIL RACOVITĂ" "ANTIPA" a contribuit, în perioada 1980-1992, la toate operațiunile începutului și demarării exploatării petrolierului în Marea Neagră: instalarea pe poziții a platformelor și a conductelor submarine, instalarea sondelor de extracție și asistență de specialitate (verificări și remedieri) la tot ceea ce era submers în tehnologia de foraj marin. Fără acest prețios ajutor de specialitate din partea Marinei

Militare extragerea petrolierului din mare n-ar fi fost posibilă. Odată datoria împlinită și apariția unor companii civile ("Thetis", "Onacva"), bazate pe oameni formați și experiență acumulată în Marina Militară, misiunile navei s-au direcționalizat, mai ales, spre domeniul militar (asigurarea lansărilor de torpile, de rachete, alte activități specifice).

Odată cu lansarea "Parteneriatului pentru Pace", "ANTIPA" și echipajul său de elită au desfășurat, conform programelor, o largă colaborare, în primul rând cu specialiști din același domeniu din U.S. Navy. Aceste acțiuni, deosebit de diverse și utile, s-au desfășurat (aproape anual) sub forma unor schimburi de idei și experiență, dar, mai ales, a unor activități practice.

"Avem la bord - spunea, cu reținută mândrie, comandantul - scafandri cu atestate oficiale obținute la bordul navelor americane, cu tehnică de înaltă înțindere de la bordul acestora, deci oameni ca s-au dovedit a fi de aceeași valoare cu colegii lor americani. Între ei fiind căpitan-comandorul **Dan Pața** (comandantul grupului de scafandri de la bord), maștrii militari **Silviu Vlad**, **Dorel Sabău**, **Corneliu Gavril** etc."

O bună colaborare s-a desfășurat, în cadrul parteneriatului, cu Marina Italiană, o echipă de scafandri italieni executând, la Constanța, în 1997, exerciții comune cu scafandri români.

De asemenea, o activitate deosebită a fost cea din 1996, în Spania, când "ANTIPA" a participat la amplul exercițiu NATO - "Cooperative Diving '96", scafandri români efectuând atunci, pentru prima dată, scufundări în Mărițana.

După cum a lărm, în prezent "ANTIPA" se pregătește să reediteze această experiență, fiind invitată să participe, în perioada 21-29 mai, tot în Spania, la "Cooperative Diving '98" urmând, după cum s-a specificat în ședința de planificare, "să se continue colaborarea începută în 1996, urcându-se noi trepte calitative".

Iată, asadar, o navă cu specialiști ce fac cinste pavilionului tricolor și Marinei Militare. Comandantul navei cite căjiva dintre oamenii care, prin înaltă lor pregătire profesională și spirit de devoție, formează "nucleul" acestei familii marinărești: ofițerul secund, căpitan-comandor **Constantin Amăriuță** (un specialist de înaltă clasă, prezent pe navă din 1980 și instruit inițial în Franța), căpitan-comandor **Dan Pața** și scafandri săi, căpitanul **Mihai Diaconu** un "maestru" în transmisuni, maștrul militar clasa I **Gheorghe Gociu** (simorier), maștrul principal **Turan Menzat** (un excelent radiot) și maștrii militari clasa I **Vasile Durcă** și **Gelu Vlaicu** (doi maștri mecanici de excepție).



**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**



Oaspeți ai Marinei Militare



În perioada 7-11 martie 1998 s-a desfășurat la Constanța vizita navelor italiene "FRANCESCO MIMBELLİ" și "AVIERE" din Divizia I Navală, comandată de viceamiralul **Giancarlo Cicchetti**, care a fost și comandanțul marșului. Navele se aflau în curs de executare a unui marș de instrucție în Marea Neagră, Marea Mediterană și estul Oceanului Atlantic, având în program și acțiuni în cadrul programului Parteneriat pentru Pace.

Distrugătorul "FRANCESCO MIMBELLİ" se află sub comanda căpitan-comandorului **Salvatore Cervone**, are lungimea de 148 m, lățimea 16 m, pescajul 7 m, deplasamentul 5.500 t, viteza maximă 32 Nd și un echipaj



Distrugătorul „FRANCESCO MIMBELLİ”



Conferință de presă. Viceamiralul Giancarlo Cicchetti (stânga) răspunde întrebărilor ziariștilor militari și civili.

format din 36 de ofițeri și 345 subofițeri și marinari.

Fregata "AVIERE", comandată de căpitan-comandorul **Francesco Chiapetta** are lungimea de 113 m, lățimea 12 m, pescajul 4 m, deplasamentul 2.525 tone, viteza maximă 35 Nd și un echipaj format din 16 ofițeri și 87 subofițeri și marinari.

Programul vizitei a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare, Consiliul Județean, Prefectura și Primăria Constanța, vizite la Centrul de Scafandri, Academia Navală "Mircea cel Bătrân", Baza navală Mangalia.

*Locotenent-comandor
Viorel IOAN*



Fregata „AVIERE”

PROFESIUNEA MEA - ȘTIINȚA

Comandor ing. Constantin RUSU

**"O NAVĂ MILITARĂ
OGLINDEȘTE, ÎN
CELE MAI
MULTE SITUATII,
CAPACITATEA
CREATIVĂ
ÎN DOMENIU
INDUSTRIEI NAVALE
A UNEI ȚĂRI"**

Cu aproape trei decenii în urmă, mai exact la sfârșitul lui decembrie 1969, într-o zi în care cerul cernea neconținut fulgi mari și grei de zăpadă, transformându-l apoi într-o mantie groasă ce scârția sub pași apăsați ai trecătorilor tomâni, pe porțiile Școlii Superioare de Ofițeri de Marină - azi Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN" - cu tresala de locotenent prinse proaspăt pe a bastur uniformelor, cu frunțile senine și pline de visuri, ieșea o nouă promoție de absolvenți. Printre ei se afla și un locotenent "nu mare la statu" (cum ar spune "cronicaș"), dar purtând în "bolba de marină" stilețul ce mai păstra încă flerbințeala palmelor generată de emoția cu care l-a primit din mâinile comandanțului Marinei Militare, viceamiralul Grigore Martaș. Pe stilețul argintiu, cu plăsoale de os, era incrustat numele șefului de promoție: locotenent CONSTANTIN RUSU.

Nu se docește cu nimic de ceilalți colegi, cu care împărtise timp de 2 ani (1964-1966) fela de pâine cu unt ce se servea în pauza de gustare la Liceul Militar "ȘTEFAN CEL MARE" din Câmpulung Moldovenesc, și cu care a plecat sprețărul marii să și împlinescă visul. Poate cel mai frumos vis al adolescentei, acela de a naviga în marea largă, ceea ce înțelegea profesie a bărbatului sau, de ce nu, de-a construi acele minunate mijloace plutitoare - navele, care te poartă spre cele patru zări ale lumii.

Între cele două ipostaze fundamentale ale unuia ofițer de marină, cea de comandant sau cea de mecanic și construcțor naval, locotenentul de atunci, comandorul inginer de azi Constantin RUSU a ales-o pe cea de a doua. I-a fost recomandată și inspirată de înclinația deosebită manifestată în domeniul științelor exacte, care, iată, la absolvire, l-a răsplătit cu



titlul de șef de promoție.

Repartizat să-și facă "ucenicia" de ofițer, ca șef mecanic pe o navă purtătoare de rachete, Constantin RUSU și-a urmat cu tenacitate acel impuls lăuntric ce te argăjează într-o competiție cu tine însuți, pe tot parcursul vieții. Impuls care i-a îndreptat, mai întâi, pași spre desăvârsirea pregătirii teoretice în cadrul Universității din Galați (1973-1977), devenind inginer în specialitatea Nave și Instalații de bord.

Drumul parcurs în cariera militară navală a comandanțului inginer Constantin RUSU se suprapune, în mare măsură, pe drumul parcurs de construcțiile navale militare românești din ultimul sfert de veac. Prin funcțiile ocupate în cadrul Comandanțamentului Marinei Militare - coordonator program motoare navale, coordonator program proiectare nave militare, coordonator program asimilare nave militare, proiectare și construcție (1977-1990), locuitor al șefului Direcției Tehnice și de Înzechare (1990-1997) și șef al Statului Major al Marinei Militare (din februarie 1997), domnia sa și-a pus practic amprenta asupra întregului plan naval de înzestrare (construcții noi românești) al Marinei Militare, pornind de la proiectare și până la ieșirea navelor în probe de navigație.

În arhitectura navelor maritime și fluviale, construite în ultimii 20 de ani, fie că este vorba de vedete blindate sau torpiloare, nave dragoare sau puțioare de mine, fregate sau monitoare și culminând cu distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI", comandorul inginer Constantin RUSU și-a pus nu numai zestrele intelectuale, munca și pasiunea profesională, dar și mult suflet care, iată, acum, plutesc pe valurile mari sau undele albastre ale fluviului.

Într-o sinteză aparte și concepție originală, toate acestea se regăsesc în paginile unei cărți recent apărute la editura constănțeană "LEDA".

NAVE SPECIALE

Elemente de proiectare

Lucrarea sintetizează experiența a peste 20 de ani de activitate neîntreruptă în domeniul construcției și proiectării navelor militare a comandanțului inginer Constantin RUSU. Așa cum însuță autorul afirmă, prin această lucrare nu și-a propus să elaboreze un hîndrumar complet de proiectare, scopul fiind acela de a clarifica unele probleme cu privire la etapele de elaborare a documentației tehnice și de a prezenta unele noțiuni pentru etapele inițiale de cercetare-proiectare.

Cu o cuprindere de peste 300 de pagini, lucrarea, de o certă valoare științifică, se înscrie în seria lucrărilor de referință, punând la dispoziția atât a corpului Ingineresc ce își desfășoară activitatea în domeniul proiectării și construcției navelor militare cât și a altor specialiști un prețios îndreptar teoretic și practic.

"O NAVĂ MILITARĂ OGLINDEȘTE, ÎN CELE MAI MULTE SITUATII, CAPACITATEA CREATIVĂ ÎN DOMENIU INDUSTRIEI NAVALE A UNEI ȚĂRI" - afirmă autorul acestei cărți. Afirmația consider că nu necesită argumente suplimentare. Apreciez însă că o astfel de lucrare reprezintă un argument în plus a capacitații creative a inginerilor navalini români, în elita acastora situându-se și comandanțul inginer Constantin RUSU.

*Comandor
Ioan DAMASCHIN*



Exact în perioada în care Babele Mărțișorului, pe stil vechi, își făceau mendrele, populația portului pescăresc Sfântu Gheorghe s-a triplat peste noapte. Ca de fiecare dată în ultimii ani, locuincii s-au obișnuit ca la începutul primăverii, navele militare fluviale să mărșăluască în aval, în sens contrar bancurilor din ce în ce mai săracioase de scrumbi pe care le așteaptă ca pe o mană cerească, spre Km 0 al brațului sudic al tridentului Deltei, să le încurco îlor, și mai mult, socotelele. Dar și aşa vântul "vagabond" le-a năpăstuit setcile și, vrând-nevrând, urgisiții acestor coclauri se văd nevoiți să tărăgăneze campania de pescuit, cât să dragheze și ei gura canalului de cioate și să-și facă și militarii treburile lor.

Protagoniștii acestei intempestive migrații sunt statele majore și echipajele unor nave aparținând unităților subordonate Brigăzii 24 Fluviale, mare unitate cu cel mai extins raion de responsabilitate, cuprins între Turnu Severin și Brăila. În paralel cu

Neconsolați - doar cu odihna vântului și tihna valurilor, **SFIDÂND GREUTĂȚILE TRANZIȚIEI...**

martie și octombrie, a tragerilor de artilerie. Profitând de această șansă, subordonații comandorului Ion Sima, căpitan-comandorilor Alexandru Iordan, Vasile Bârdă, Dorel Chirtoiu și locotenent-comandorilor Costel Avramescu și Marian Cioroianu nu ezită să-și concentreze eforturile în vederea executării întregii game de misiuni specifice monitoarelor, vedetelor blindate și celor dragoare participante la aplicație.

La capitolul "misiuni de foc", vedeta incontestabilă a aplicației este monitorul "ION C. BRĂTIANU". De la bordul său, tunurile și aruncătoarele de proiectile reactive slobozesc ropote de tunet deasupra mării din vecinătatea acestei modeste așezări de pescari peste care veghează solitar "ochiul" nocturn al farului Sfântu Gheorghe.

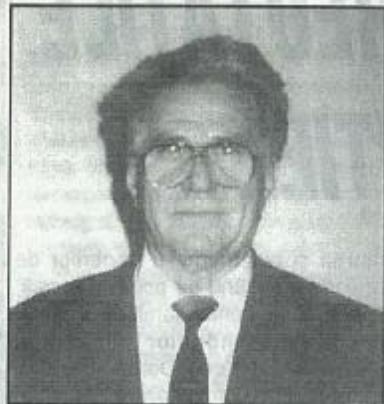
Vizibil stânjenit de efectele ritmicății cu care se desfășoară, din lipsă de resurse, aceste activități, ultimele trageri de luptă fiind executate în urmă cu exact un an, iar cu lovituri de manevră doar în cadrul aplicației "DUNAREA '97", maistrul militar principal Ștefan Carp este încântat de evoluția echipei de servanți condusă

Căpitan Marian MOȘNEAGU

continuare în pagina 11 ➤



„ŞANTIERELE NAVALE NU AU DOAR MORMANE DE FIARE VECHI!”



*interviu cu domnul
inginer Traian
COMŞA, director de
programe la Şantierul
Naval Brăila*

Revenim la SANAB Brăila după patru luni de la ultima documentare a redacției, care vizată este adevărat, stadiul reparațiilor la N.S. "MIRCEA". Una din problemele principale cu care se confrunta atunci conducerea șantierului era asigurarea surselor de finanțare pentru anul 1998. Care este situația în momentul de față?

- Problema asigurării resurselor financiare este o problemă specifică șantierelor navale, care au un ciclu lung de fabricație. În cazul nostru, unde avem numai producție pentru export, ciclul de fabricație al acestor produse fiind relativ mare (de la 6-8 luni până la 20 de luni, așa cum este structura actuală de producție) în ipoteza în care plata va fi cash, la livrare, aceasta înseamnă că toată derularea producției să se facă pe bază de credite. În condițiile actuale volumul acestor credite înseamnă foarte mult, totuși influențând, în final, asupra prețului de cost ai navelor respective și, până la urmă, în detrimentul profitului. Acesta este inconvenientul cel mai mare pentru care înțeleg că s-au făcut totuși unele intervenții în sensul de a se acorda anumite facilități tuturor întreprinderilor care lucrează cu ciclu lung de fabricație. Totuși, datorită lejlului că avem o bună colaborare cu Banca Comercială Română și că avem suficiente comenzi, nu ne-am confruntat cu nici o situație, să spunem, primejdoasă.

- Am înțeles că anul acesta mergeți pe aceeași structură de producție, iar suplimentar apare o navă portcontainere, cu o capacitate de depozitare de 424 de containere, tot pentru Olanda (în sensul că apare ca prototip, în

programul pentru 1998 fiind prevăzută livrarea a două astfel de nave). În condițiile în care întreaga producție este destinată exportului curiozitatea mă determină să vă întreb dacă mai produceți ceva pentru beneficiarii din țară.

- Deocamdată nu, având în vedere incapacitatea de plată a beneficiarilor interni și pără la reglementarea acestei situații evident că nu sperăm că în perioada imediat următoare să se întâmple ceva spectaculos. Tendința este, în continuare, pentru asigurarea comenzi - repet, pentru anul acesta capacitatea sunt asigurate cu comenzi la export - ceci este vorba de derularea unor oferte și încheierea unor noi contractele pentru perioada anului următor.

- Domnule director, nu sunteți singurul șantier naval din țară. Putem vorbi de concurență?

- Concurență n-am putut spune că există, în sensul că, deocamdată, celelalte șantiere au alte comenzi decât le are SANAB. Dacă discutăm, totuși, sub aspect mai larg această problemă, de asemenea, nu poate fi vorba de concurență deoarece în momentul în care s-au sistematizat și proiectat aceste șantiere au fost în raport, în primul rând, de amplasarea lor geografică și respectiv structurarea lor pe capacitate. Astfel șantierele de la mare și aprofundat pe nave de la 60.000 la 170.000 tone, șantierul de la Galați pe nave până la 60.000 tone, iar cel de la Brăila pentru nave de la 5.000 la 8.750 tone. Este adevărat că în studiul de sistematizare era prevăzută și capacitatea pentru nave de 15-20.000 tone. Din păcate, însă, capacitatea aferentă acestor nave nu a fost finalizată, aceasta urmând să se întâmple în următori ani, în raport de posibilitățile financiare, respectiv de prelevarea pentru investiții a unor fonduri în raport de profit.

- De la directorul tehnic al șantierului, domnul inginer Gheorghe Lovin am aflat că problema realizării unor investiții tehnologice a fost permanentă în atenția conductorii șantierului și că s-au realizat pași concreți în domeniul debitărilor, sudurii, a echipamentului de sablare și vopsire de mare capacitate, a tehnicii de calcul. Am înțeles că acum sunteți preocupăți de unele restrucțuri tehnologice generate de costurile mari în asigurarea energiei și utilităților de lucru (aer comprimat, oxigen, acetilenă).

- Problema amintită de dumneavoastră este serioasă și foarte importantă pentru creșterea productivității muncii și reducerii acestor costuri (ponderea lor în prețul de cost al navei crescând considerabil). Rezolvarea acestor probleme se poate face însă numai în timp și mai ales în raport de posibilități. Vreau, totuși, să fac o precizare: practic, șantierul nostru, ca și celelalte șantieri, sunt comparabile cu șantierele navale din străinătate, în ceea ce privește dotările principale, respectiv capacitatea de debitare, hale, mașini performante,

șantierele noastre neconfruntăncu-se cu mormane de fiare vecchi.

- Majoritatea întreprinderilor din România ultimilor ani s-au confruntat cu probleme de natură socială și sindicală. Care este situația la SANAB?

- Problemele sociale sunt legate de aspectul general al economiei și al evoluției acesteia. Din referire, problemele generale au însă impact peste tot; ceea ce vreau să vă spun totuși este că salariile în șantier sunt mai mari decât salariul mediu pe economie.

- Deși revista "MARINA ROMÂNĂ" nu și-a propus să "monitorizeze" evoluția reparațiilor la N.S. "MIRCEA", de la domnul Inginer Gheorghe Scarlat directorul Fabricii de reparații, am aflat că nava se află în stadiul de montare a agregatelor, instalațiilor și echipamentelor și în fază de început a executării izolațiilor și captușirilor la navă și a amenajărilor interioare. Deoarece se vehiculează - deocamdată neoficial și de fapt este mai mult o dorință - data de 15 august pentru finalizarea lucrărilor și având în vedere interesul, chiar la nivel prezidențial, pentru N.S. "MIRCEA", aş dori să aflu părerea dumneavoastră asupra datei la care va fi, în sfârșit, pe apă.

- Trebuie făcută următoarea precizare la ceea ce ați spus: nava să fie "la apă". Nava va fi lansată la apă, dar este o diferență între a fi "pe apă" și predată beneficiarului. Conform graficului, pe 15 august nava trebuie să termine probele de cheu, iar pe 30 august probele de mare. Sigur, este o dorință pe care noi am recepționat-o ca atare și, în primul rând, o dorință fierbinte a Statului Major al Marinei Militare, având în vedere rolul și importanța N.S. "MIRCEA". Ceea ce putem să spunem în momentul de față este că luăm toate măsurile, astfel încât, dacă putem devansa acest termen față de programul inițial, ar fi o încântare și pentru noi.



NAVA BAZĂ „MILCOV“ – UN CÂȘTIG PENTRU MARINA MILITARĂ!

În perioada dificilă pe care o parcurge Marina Militară, nevoită să treacă în etapa actuală la tăierea unor nave învechite, intrarea în înzestrare a unei noi nave – fie chiar și a unei nave bază nepropulsată – constituie un eveniment care merită să fie menționat în paginile revistei noastre. Este cazul navei bază „MILCOV“ (cu număr de bordaj 411) intrată recent în compunerea Divizionului de Monitorare, ceremonia înmânării drapelului de luptă având loc pe data 31.01.1998. De la căpitan-comandorul Alexandru Iordan - comandanțul divizionului - am aflat mai multe detalii despre navă. Construcția ei a fost începută în anul 1996, la Șantierul Naval Mangalia, echipajul urmărind desfășurarea lucrărilor încă din mai 1997, documentele de recepție fiind semnate la 25 noiembrie 1997. Nava este destinață căzării efectivului divizionului de nave în staționare cât și pe timpul



pregăririi în războaie fluviale. Este prevăzută, din proiect, cu cazării pentru militari în termen, cabine pentru maistri militari și ofițeri, bucătaril, sali de mese, infirmerie, stație radio, cabine pentru lucru statului major - cu alte cuvinte asigură facilitățile unei cazării de pe uscat pentru un divizion de nave. Nava are un plus de dotare - față de celelalte nave de acest tip - constând în aparatură de transmisii, mai multe frigidere, lăzi frigorifice, televizoare, mașină de spălat automatică și, nu în ultimul rând, aparete de aer condiționat. Există la bord și un atelier tehnic pentru mici reparații. Comandanțul navei este maistrul militar clasa I Alexandru Vlaștaru, iar echipajul mai cuprinde doi maistri militari și 11 militari în termen.

Acestea sunt datele tehnice și ele reflectă efortul depus pentru intrarea în înzestrarea Flotei de Dunăre a unei nave necesare și moderne. Despre semnificația evenimentului am obținut și opinia căpitan-comandorului Ion COSTI, șeful de stat major al Flotei de Dunăre, ale cărui cuvinte ne-am permis să le punem, drept concluzie, la rândurile de mai sus: „**Este o navă modernă, are toate facilitățile care sunt necesare la un divizion de nave, spațiu suficient și este una dintre puținele nave-bază noi existente în Marina Militară. Existența ei este un câștig pentru Marina Militară.**”

Bogdan DINU

⇒ urmare din pagina 9

de sergentul angajat Dan Coman. Oricât de eficiente s-ar dovedi ședințele practice și antrenamentele cu postul de luptă la rece, mobilizarea și emoțiile în astfel de situații sunt epuizante. Si, după cum avea să evidențieze și locotenent-comandorul Valentin Pârlitu, comandanțul monitorului „ION C. BRĂTIANU”, impedimentul nu este singular: „Pe lângă faptul că numărul ieșirilor pe fluviu este foarte redus, calitatea pregăririi pentru luptă suferă și din cauza deficitului de militari în termen. Concret, pentru aceste misiuni, funcțiile de militari în termen au fost încadrăte numai în proporție de 30 la sută. Spre satisfacția noastră, misiunile au fost îndeplinite integral și cu rezultate superioare”. Supervisor al acestor misiuni pe totă durata aplicației, comandanțul divizionului de monitorare, căpitan-comandorul Alexandru Iordan, împărtășește amărăciunea fostului său ofițer secund din primul echipaj care a încadrat această redutabilă navă: „Al treilea monitor din compunerea divizionului – <<MIHAEL KOGĂLNICEANU>> - se află în portul de dislocare permanentă Brăila. Nu a putut participa la aplicație întrucât, deși este operativ din punct de vedere tehnic, nu este încadrat corespunzător cu echipaj tot datorită deficitului de soldați. Ca marinari, suportăm greu perioadele din ce în ce mai lungi de staționare la cheu, ieșirile pe fluviu constituind singura modalitate de instruire eficientă a echipajelor”.

Din punctul de comandă înaintat al brigăzii, locotenent-comandorii Ion-Leonid Vlad și Vasile Gavrilă continuă să transmită și să recepționeze ordine și rapoarte corespunzătoare unor noi momente create în dinamica aplicației. Asigurată de subordonatii colonelului Eugen Stroe, ambarcați pe nava de comandament „FORTUNA”, logistica acțiunilor de luptă concură din plin la eficientizarea activităților și „îndulcirea” cătușii de puțin atmosferă impropriu în care acționează luptătorii.

„Având în vedere importanța apărării comunicațiilor fluviale - avea să conchidă căpitan-comandorul Nicolae Coțop - statele majore și comandanții de nave au rezolvat operativ toate momentele și etapele aplicației. Cât privește misiunile de foc, deși în acest an nu am executat ieșiri pe fluviu pregătitoare, calificativele obținute au demonstrat pregătirea temeinică a echipajelor și faptul că în etapa premergătoare aplicației au tratat cu maximă seriozitate misiunile specifice fiecărui tip de navă”.

O satisfacție infirmă în raport cu ceea ce au fost învățați și obișnuiați să facă cu aceeași responsabilitate, de la un capăt la altul al Dunării interioare, marinarii Brigăzii 24 Fluviale, pe tot timpul anului și nu episodic, cum sunt nevoiți să acționeze în prezent. Sperăm, nu însă și pe mai departe,



OAMENII BÂTRÂNUILUI FLUVIU

Una dintre concluziile reținute și comentate de către ziaristi participanți la aplicația DUNAREA '97 evidențiază faptul că avem cea mai mare forță fluvială din Europa. Desfășurarea, spectaculoasă pentru mass-media, a acestui exercițiu național a susținut concluzia receptată inițial cu o oarecare neîncredere. Implicarea României în programul **Parteneriatul pentru Pace** a oferit, până în prezent, destule ocazii Marinei Militare de a-și demonstra adaptabilitatea la standardele de interoperabilitate, indispensabilă în acțiunile de cooperare cu forțele Aliantei. Majoritatea activităților desfășurate în acest sens au vizat, însă, unitățile Flotei Maritime sau cele de infanterie marină. Acest lucru nu înseamnă că forțele fluviale nu sunt incluse în programele de modernizare sau eficientizare dar, din păcate, dinamica acestor procese este în mod decisiv condiționată de "argumente bugetare".

Rolul important al Flotei de Dunăre în Sistemul Național de Apărare este impus, deopotrivă, de motivații istorice, geografice, economice și politico-militare. Un aport hotărător în îndeplinirea misiunilor specifice este adus, fără îndoială, de către unitatea de monitorizare, a cărei activitate a fost reflectată pe larg în paginile revistei noastre.

În compunerea forțelor fluviale intră și o categorie de nave care pot fi considerate speciale, cel puțin din două motive: sunt cele care dau "cale liberă" navigației, iar misiunile lor se prelungesc mult timp după încheierea crizei. Acestea sunt

DUNĂRENI CURGE PRIN

vedetele dragoare și vom încerca să "decupăm", în continuare, din contextul general activitatea marinarilor dintr-o astfel de unitate aflată într-un vechi oraș-port al bâtrânlului fluviu.

Perfecționarea minelor impune modernizarea dragoarelor

Dotarea unităților de dragaj cu tehnică adecvată și eficientă, în raport cu dezvoltarea proiectelor de modernizare a minelor, a fost un argument serios care a impus înlocuirea "bâtranelor" dragoare pe corp de lemn și, în anul 1975, se înființează unitatea de vedete dragoare al cărei comandant este astăzi comandorul Ion Sima.



Navaliștii români și-au asumat atunci acest proiect, navele fiind construite, cu contribuții exclusiv indigene, la Sânzienul Naval din Drobeta Turnu-Severin.

În anul 1976 unitatea a intrat efectiv în programul pregătirii pentru luptă și, în condițiile în care încadrarea era corespunzătoare la toate categoriile de personal, a ajuns în scurt timp la nivelul de eficiență necesar îndeplinirii misiunilor în

sectorul de fluviu aflat în responsabilitate. Unele sincopă în coerență instruirii apăreau atunci datorită faptului că etat militari în termen că și cadrele militare își "desăvârșeau" pregătirea pe sănătăriile economiei naționale. După 1990 a fost eliminată această etapă obligatorie de "instruire" dar au apărut alte probleme care, din păcate, se pare că nu își vor găsi soluțiile prea curând: insuficiența resurselor necesare modernizării navelor și pregătirii pentru luptă precum și încadrarea incompletă cu personal (în special militari în termen).

În prezent unitatea poate executa misiuni de dragaj magneto-acustic cu jumătate din numărul de nave aflate în dotare, modernizate după 1989 prin îmbunătățirea caracteristicilor aparaturii de comandă și control, a tehnicii de radiolocație și transmisiuni, a inversoarelor de policare permit executarea dragajului simultan și prin repararea capitală a motoarelor. Regretul exprimat de comandantul unității se referă, în primul rând, la faptul că acest proces de eficientizare nu a continuat, celelalte nave fiind depășite, atât din punct de vedere moral cât și fizic.

„Este greu să joci un meci de campionat antrenând echipa 15 minute!“

Comandorul Ion Sima s-a născut în comuna Frâtești, la 9 km de Giurgiu, "oraș tot atât de drag ca și satul natal". După completarea studiilor liceale (la "Ion Maiorescu" în Giurgiu și la prestigiosul liceu militar "Dimitrie Cantemir" din Breaza) urmează cursurile Scolii Superioare de Marină din Constanța în perioada 1966-1969. La absolvire este repartizat la o unitate de nave dragoare din Mangalia până în anul 1971 când ajunge la fluviu pe aceeași clasă de nave, iar în 1975 este numit comandant de vedetă dragoare fluvială, în unitatea nou înființată.

Vîta MARINARILOR

Detașarea la NAVROM, în perioada 1978-1979, s-a constituit într-o "experiență foarte utilă", dobândită pe împingătoarele de 2.400 C.P. și pe motonava "CARPATI", cu care a ajuns până la Viena.

După absolvirea Academiei Militare, în 1984, este numit șef de stat major și, începând din 1989, comandant de unitate, an în care urmează și cursul postacademic.

Rigurozitatea și disciplina - calități care-i marchează cariera - s-au făcut simțite și în familie, fiica fiind absolventă a Academiei de Poliție.

În ziua documentării personalul unității era în "febra" pregătirilor pentru aplicația cu trageri de luptă de la sfârșitul lunii martie din zona Tulcea-Sfântu-Gheorghe. Este un adevărat "eveniment al anului" așteptat cu nerăbdare deoarece, subliniază comandorul Ion Sima, "indiferent de conținutul practic-aplicativ al ședințelor de instruire, nu se pot înlocui leările pe fluviu, misiunile de trageri sau de dragaj. Acestea sunt momentele în care se desăvârșesc solidaritatea echipajului și călarea psihică, apar situații neprevăzute, care impun reacții prompte și eficiente".

Tot din rațiuni economice nu s-au putut deplasa în zona de aplicație toate navele atlate în stare de eficiență. Echipajele au fost completate în special cu militari în

termen care au fost la prima și, mai mult ca sigur, singura experiență de acest fel din timpul stagiului militar, în care se poate evalua nivelul de pregătire atins prin instruirea "la rece". Priejul este exploata la maximum, programul leările pe fluviu incluzând trageri cu armamentul de artillerie, lansarea drăgilor, exerciții de vitalitate,



de stabilire a legăturilor radio și de transmitere a semnalelor între nave.

"Statul major al unității este foarte bine încheiat", afirmă comandantul. Seful de stat major, locotenent-comandor Ion Vitan, locuitorul tehnic, căpitan-comandor Victor Velef sau șeful biroului pregătire pentru luptă, locotenent-

comandor Alexandru Ilie sunt ofițeri a căror experiență "a influențat pozitiv activitatea unității, ridicând nivelul de instruire al echipajelor, chiar și în condițiile în care avem doar câteva zile pe an de pregătire la cald". În acest sens, comandorul Ion Sima (pasionat și de fotbal), face o comparație plastică dar foarte sugestivă: "este greu să joci un meci de campionat antrenând echipa 15 minute".

O "attitudine neproductivă" este, în concepția comandantului, reținerea în executarea unor misiuni pe timp de noapte sau în condiții meteo dificile. "Războiul nu se duce numai ziua, chiar sunt folosite momentele de vizibilitate redusă". Prudența excesivă poate duce la "înhibarea curajului și reținerea asumării răspunderii".

Căpitan Costel SUSANU

continuare în pagina 21 ➔



ARMATA ȘI BISERICA

Din cântarea poporului, devenit "Imn național", autorul prezintă ipostaza preotului ca slujitor și apărător al dreptei credințe, prezintându-l astfel:

"Preot îl cu crucea-n frunte! căci oastea e creștină,

Deviza-i libertate și scopul ei prea sătân".

Aceste două imperative îl prezintă pe preot decupțiv: ostașul apărător al credinței și al neamului în unitate.

Niciodată preotul nu s-a desprins de iubirea și binecuvântarea lui Dumnezeu și nici de menirea ce i-a fost încredințată, indiferent de zonele geografice românești unde s-ar afla.

Pentru el, preotul, una este; o alcătuire pământească, din întocmirea cerească împlinind prin aceasta voia lui Dumnezeu. Aceste idealuri mărețe sunt cunoscute de foii fiilor noștri, fiindcă chiar din urzire le-a fost hărăzit legămantul luptei și al jertfei, pentru a "Tarii veșnice".

Către această împlinire, ei, adică preot și ostaș, sunt România și România sunt ei, ei sunt creatorii Istoryei naționale, devin un suflet neschimbăt în tăptura lui, cu rădăcini adânci care și trag seva milenară din Sfântul pământ

PREOT ȘI OSTAȘ

cântat de poeții săi cei mari, în recunoaștere de viață, de brazdă, de cămin și îmbrățișare creștinească în simbioza apoteotică.

Acestea sunt elemente proprii ființei celor doi - preot și ostaș.

În felul acesta Istorya î-a văzut și prezentat pe preot - ostaș dintr-un începuturi până în zilele noastre.

Ca o continuitate, Arhiepiscopia Tomisului și Marina Militară își îmbină lucrarea, devenită una în scopul ei, adică Biserica și Marină Militară - scopul final - unitate în lucrarea lor.

Atât preotul cât și ostașul, în slujirea lor, au îndatoriri comune.

Preotul depune jurământ în fața lui Dumnezeu că și va îndeplini misiunea sacră încredințată lui de Biserica lui Hristos, iar ostașul depune jurământ că va îndeplini menirea de apărător, până la jertfă, lață de Tară și neam.

Dovada împlinirii acestora stau mărturie multimile de bazilici și monumente istorice care atestă lucrarea comună.

Pentru Marina Militară dovezile primelor forme de navigație militară pe mări sunt folosile și de Sfântul Apostol Pavel în călătoriile sale misionare având

caracter apostolic.

Actualizarea acestora se dovedește prin sacrarea, anul trecut, a Capelei militare "Sfântul Mare Mucenic Gheorghe" aflată pe nava amiral "MĂRĂŞEŞTI". Cu acel prilej a fost numit preot capelan titular în persoana părintelui Vasile Mareș - îndeplinind prin aceasta cele două deziderate: militar de carieră și preot slujitor.

În lucrările sale, Arhiepiscopia Tomisului a avut în ultimul timp o preocupare deosebită pentru înzestrarea Capelelor militare din cuprinsul ei, numind preoți militari, împodobindu-le cu cele de trebuință cultului (sfinți vase, Sf. Antimis, Sf. Evanghelii, cărți de cult, icoane,...)

Viața celor care călătoresc pe ape, pe uscat și prin aer este prezentă permanent în rugăciunile preotului atât militar cât și cel de enorie. Nădejdea fiind comună, în Dumnezeu, care pe toate le rânduiește și le împlinește.

Urâm militarilor Marinei Române să rămână statornici în făgăduințele făcute, ca preot și ostaș, spre binele comun.

**+ LUCIAN
ARHIEPISCOUPUL
TOMISULUI**



RESPECTUOASĂ URARE

Înalt Preașântul Lucian Florea s-a născut la 3 aprilie 1923 în comuna Stremi, județul Alba. Este absolvent al Seminarului Teologic de la Mănăstirea Neamț, al Institutului Teologic din București (1955-1956), al Academiei Teologice din Zagorsk (Rusie). A urmat cursuri de doctorat în cadrul Institutului Teologic din București (1960-1963) și la Ierusalim (1971-1974). Devine profesor la Seminarul Teologic din București (1960-1953).

Primeste numele de monah Lucian (1950) la Mănăstirea Sihastru (județul Vrancea), fiind hirotonisit ieșuiacon (1950) și ieșuonah (1958). În perioada 1963-1974 este superior la așezămîntele românești din Ierusalim și Iordan și reprezentant al Bisericii Ortodoxe Române la Locurile Sfinte, fondator și redactor-șef al revistei "Învierea", Arhimandrit la Sfântul Mormânt (1963), Episcop Vicar al Arhiepiscopiei Ortodoxe Române pentru Europa Centrală și Occidentală, cu sediul la Paris (1974). După decesul titularului, conduce această Arhiepiscopie până în anul 1980, înființând parohii în diferite localități din Europa, și editează seria a două a revistei "Vestitorul". Este Episcop-Vicar al Arhiepiscopiei Sibiului (1980-1985); Episcop-Vicar la Arhiepiscopia Tomisului și Dunării de Jos, cu titlu de "Tomitanul", instalat în Catedrala "Sfinții Apostoli Petru și Pavel" din Constanța, la 24 noiembrie 1985; ales Arhiepiscop al Tomisului la 27 septembrie 1990; înscăunat la 26 noiembrie 1990, în aceeași Catedrală.

I.P.S. Lucian desfășoară și o susținută activitate științifică, fiind prezent cu studii și articole de istorie și comentarii biblice în reviste bisericești și în volume de specialitate.

Cu deosebit respect, colectivul redacției revistei "MARINA ROMÂNĂ" urează înalt Prea Sfântului Sale Lucian Tomitanul, cu prileju împlinirii luminoasei vârste de 75 de ani, "LA MULTI ANI!", zile frumoase și fericite!

MARINA ROMÂNĂ

UN SEMN AL REINTRĂRII ÎN NORMAL

Evenimentul cultural găzduit de Cercul Militar din Constanța joi, 11 martie, a avut o semnificație mult mai profundă decât lansarea unei cărți - cartea intitulată "Realitatea Cântecului", semnată de maiorul Ion Gheorghian Ciubreag, apărută la Editura "Leda", din Constanța. Căci, după mai bine de jumătate de secol, timp în care viajile nemiloase ale istoriei au zguduit puternic neamul românesc, se reinnoadă, în planul creației spirituale, profunda legătură dintre două instituții de temelie ale Statului Român, cele mai vechi și puternice pe care el se reazemă dintotdeauna - ARMATA și BISERICA. După mai bine de jumătate de secol, un ofițer al Armatei Române publică, deci, o carte de poezie prin excelență religioasă, o scrie cu un profund sentiment religios, inspirat de ceea ce cu pioșenie numește - Grația Divină. Este, acest sentiment - și el - un semn al reintrării în NORMAL, al

ARMATA SI BISERICA



regăsirii mății firești, create de poporul român, în cursa sa istorică. Un popor născut creștin - și nu creștinat cu sabia - un popor care, cu gândul și nădejdea în Dumnezeu, în Biserică

sa națională - ortodoxă - s-a luptat, cu o mână pe plug și alta pe spadă, pentru SUPRAVIEȚUIRE. Și, trecând prin dureri și prigoane, a ÎNVINS!

Cu autorul, despre idei, cărți și prieteni

Vizibil emoționat, domnul maior Ion Gheorghian Ciubreag are amabilitatea, chiar înaintea momentului lansării, să ne ofere câteva date și gânduri despre sine, despre carte, despre prietenii care i-au stat aproape în împlinirea acestei opere.

Gălățean de loc, absolvent, în 1981, al Școlii Militare din Sibiu - arma Topogeodezie, lucrează la Direcția

Topografică Militară, în cadrul Institutului de Topogeodezie al Armatei până în anul 1996, iar de atunci, până în prezent, la Centrul de construcții și reparații nr. 1 al Armatei. Profesia îl poartă prin toată țara - de la Husi la Arad, de la Curtea de Argeș la Sibiu... Cunoaște cameni, locuri, așezăminte.

"Scriu de mult - ne spune - de peste 20 de ani, poezie și eseuri. Filoul inspirației mele vine din sentimentul religios co-l am. Am redescoperit pe Dumnezeu în rugăciune, apropiindu-mă de oamenii Bisericii, de preoți care mi-au fost mentorii. Cartea e scrisă în post și rugăciune, cu Dumnezeu în inimă mea, cu sentimentul că un creator este răspunzător înaintea Lui de darul ce i-a fost dat și felul în care-l folosește. N-am mai publicat până acum și iată că trăiesc clipă răspplatel. Dar ea, această clipă, nu mi-ar fi fost cunoscută fără de oameni ce mi-au fost - și o spun cu emoție și recunoștință - prieteni. Oameni precum maiorul Nicolae Jianu și căpitan de port Octavian Swed care, cu un spirit de devotijnie creștină, au lucrat neobosit asigurând sponsorizarea cărții. Oameni precum specialiștii editurii "Leda" din Constanța - consilier edito-



rial Valentin Zgarcea, directorul editurii - Dan Antonoae, tipografi de la S.C. "DACRIS PROD" Constanța. Cu dragul meu prieten de suflet și ideo, marele artist Horia Bernea, căruia îl datorez mai mult decât coperta și ilustrația de excepție a cărții. Iar ca răsplata strădaniei mele să fie deplină, domnul colonel Lucian Jumătate, directorul Editurii Militare, a venit, acum, la Constanța spre a aduce a doua mea carte - "Arta realului" - și de care, împreună cu colegii săi, a avut generozitatea să se intereseze".

**Locotenent-colonel
Costin CONANDACHE**





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



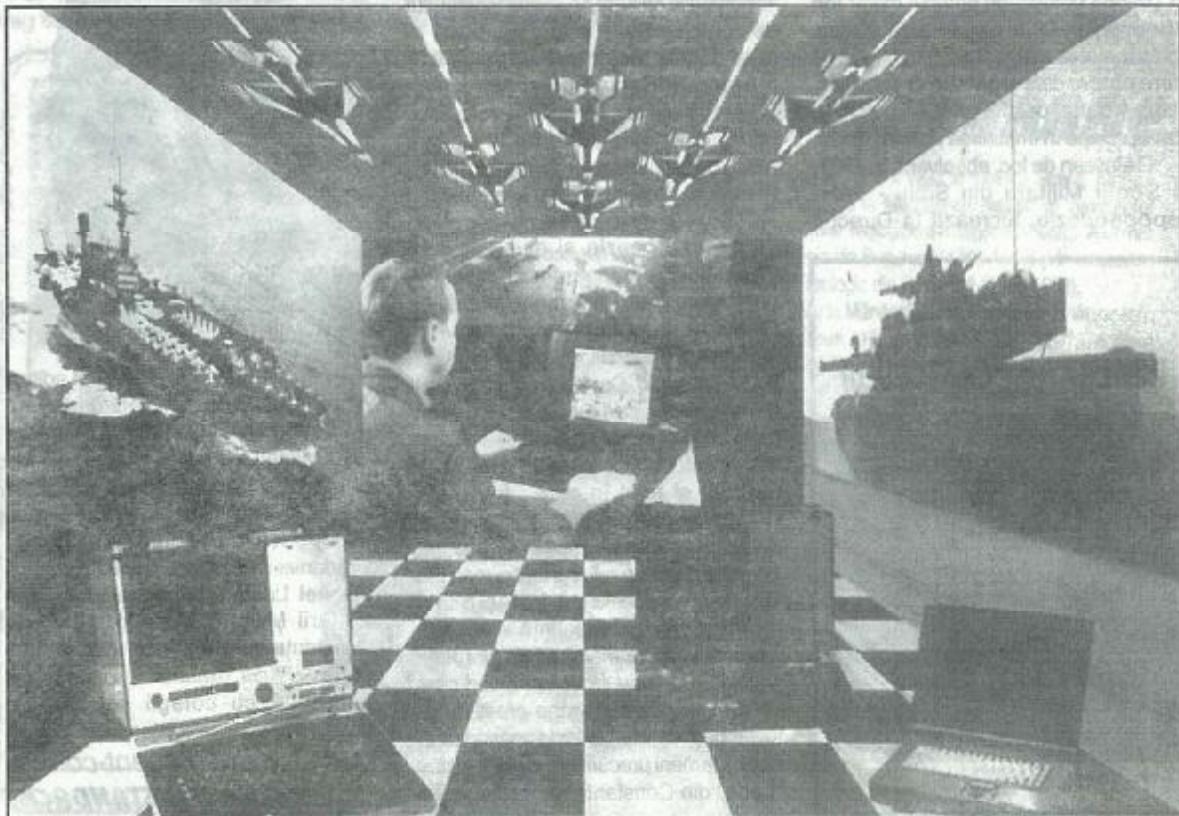
CONDUCEREA - PRIVILEGIU SAU CALVAR?

În orice organizație dorința de avansare este firească pentru majoritatea membrilor care o compun, dar căile de accesare către funcțiile de conducere sunt puține și, de cele mai multe ori, anevoie. Imaginea fiecărui individ față de posturile "cheie" este diferită în funcție de sistemul de valori la care acesta aderă, de personalitatea și educația lui. În continuare, nu ne vom referi la cei care își reduc argumentația privind această problemă la exclamația "ce bine e să fii șef!" ci pornim de la premisa că oamenii "din vârf" trebuie, prin inițiative inteligente și constructive, să-și pună amprenta asupra structurii. Acest lucru se poate face, în principiu, stabilind standarde, obiective și priorități, promovând o vizionare strategică pe termen lung și consolidând o rețea sau un algoritm de comunicare cu colaboratorii (subordonații), prin care să poate influența performanța organizației.

Există lucrări de referință în teoria conducerii, aduse acum în actualitate de diferite studii de "management"

sau "leadership" care, de fapt, se referă la același subiect, dar au o "rezonanță" modernă mai accentuată. Acestea oferă cadrul teoretic, părghile la îndemână și chiar unele soluții pentru rezolvarea problemelor potențiale ce pot apărea în activitatea de conducere. Dificultățile intervin, însă, atunci când situațiile concrete, "din teren", nu corespund cu tiparele teoretice, când derularea evenimentelor este imprevizibilă sau când personalitatea celui care trebuie să ia rapid decizii eficiente nu se poate adapta situațiilor create.

Toate acestea se constituie în ceea ce numim generic "crize", iar modul în care ele sunt gestionate poate transforma conducerea din privilegiu în calvar. Indiferent cât de temeinică este planificarea activității sau cât de bine sunt anticipate unele probleme, crize se vor produce. Afirmația seamănă cu una din legile lui Murphy dar a fost confirmată atât de practica de zi cu zi cât și, în mod științific, prin teoria probabilităților sau statistică. Asta nu înseamnă că "momentele



fierbinti" pot fi considerate ca fatalități și așteptate cu resemnare ci eforturile celor pusi în situația de a lua decizii trebuie direcționate, în primul rând, spre dezvoltarea și antrenarea calităților psihice necesare depășirii acestor evenimente - calmul, curajul, inițiativa, flexibilitatea - precum și spre consolidarea spiritului de echipă și loialitate în rândul colaboratorilor (subordonaților).

Situatiile de criză sunt amplificate uneori și de faptul că protagoniștii acestora nu conștientizează modificările de comportament pe care le traversează. Evenimentele tragice și inedite pentru majoritatea populației, trăite în decembrie 1989, s-au constituit, uneori, în "momente ale adevărului" pentru unele persoane care se presupunea că erau abilitate să rezolve probleme atipice sau să acționeze rapid și eficient, descoperindu-se, în schimb, în comportamentul acestora adevărate "blocaje" de raționament sau izolări deliberate care nu făceau decât să sporească starea de confuzie și haos. Dacă cei în cauză și-au conștientizat, după încheierea crizei, slăbiciunile, acesta este un prim pas spre eliminarea lor. Sunt, însă, cazuri în care nu numai că nu s-au recunoscut aceste inabilități de conducere, dar chiar au fost inventate "legende" în care "eroii" se imaginau ieșind din "cotioanele" de unde, de fapt, au așteptat încheierea crizei și s-au implicat, chipurile, decisiv în rezolvarea acesteia. Sunt numai câteva exemple în care actul conducerii nu mai este un privilegiu ci un calvar și depinde, în primul rând, de cei care s-au confruntat cu un astfel de "moment al adevărului" să-și recunoască slăbiciunile și să depună toate eforturile pentru a le elimina.

Mass-media - "attracția fatală"

Apreciată sau, uneori, detestată și incriminată, mass-media continuă să formeze curente de opinii sau să incite "setea" de popularitate.

Cea mai paguboasă atitudine pe care o pot avea persoanele din conducerea diferitelor organizații (inclusiv din armată) este tratarea presei ca "inamic" ce trebuie evitat sau care trebuie să afle minimum de



informații. Rezultatele pot fi neplăcute atât pentru persoanele în cauză cât și pentru instituție în general deoarece, de cele mai multe ori, realitatea va fi deformată ca urmare a eforturilor ziaristilor de justificare a refuzurilor.

Pentru evitarea acestor situații negative este de preferat să se pornească de la ideea că, în general, mass-media poate să sprijine și să promoveze activitatea unor persoane sau instituții. O strategie eficientă de conducere nu poate să nu ia în calcul oportunitățile deosebite pe care i le oferă o politică bună de relații cu mass-media sau - cazul ideal - un organ propriu de presă.

Activitatea de coordonare a relațiilor publice în armată s-a conturat deja și rezultatele au început să se vadă, dovedă fiind mediatizarea corectă, oportună și documentată a evenimentelor care privesc mediul militar.

Există, însă, situații în care confruntarea directă cu presa și momentele stânjenitoare pe care ziaristii le creează prin întrebări "incomode" pot să transforme actul conducerii din privilegiu în calvar. Ieșirea din impas se face numai prin înfruntarea "pericolului" și, în nici un caz, prin evitarea lui. În acest sens se recomandă exersarea atitudinii relaxate, a destinderii prin humor (de calitate!), orientarea discuției în direcții convenabile și menținerea permanentă a unei atmosfere amicale.

Cazul special pe care îl reprezintă activitatea de relații publice în armată oferă posibilități care pot fi cu succesexploata în folosul instituției militare. Ziaristii pot lua contact cu un mediu inedit pentru ei sau cu persoane care le pot oferi subiecte "tari" (accesibile publicului). Aceste oportunități, puse eficient în valoare prin intermediul politicii de conducere și de relații publice, se constituie în elemente care formează o atitudine favorabilă din partea presei, contribuind la reflectarea corectă a misiunilor și obiectivelor instituției militare.



Căpitan Costel SUSANU

Trei luni de practică marinărească pe nava militară italiană „SAN GIUSTO”

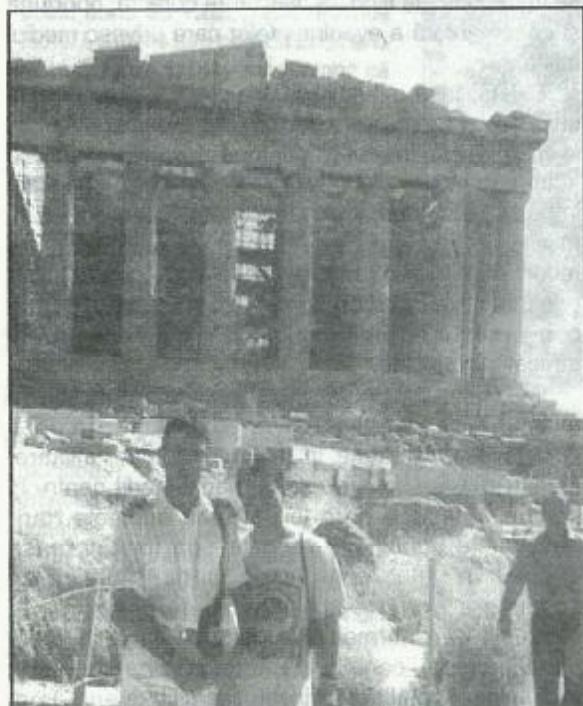
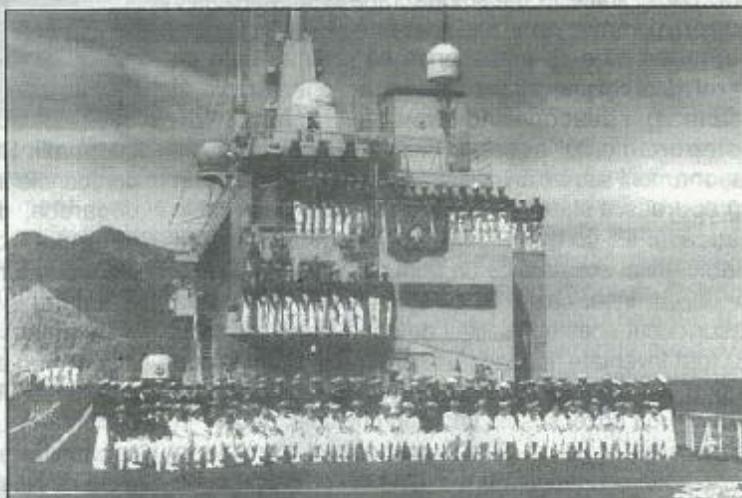
JURNAL DE BORD... PE CAIET STUDENȚESC

Publicăm în acest număr al revistei noastre ultimul episod - sinteză din jurnalul de bord al unei dintre studentii 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 italiane "SAN GIUSTO".

Pe Acropole - la întâlnire cu zeii Eladei

27.08, ora 8.00 Suntem la posturile de manevră și în scurt timp acostăm într-o dană a portului Pireu, punând piciorul pe fjurmul Greciei. La ora 11.00 plecăm la Academia Navală a Greciei unde ne bucurăm de o frumoasă primire din partea studenților și a ofițerilor, între care comandanțul navei școală "ARIS". Foarte amabil, domnia sa ne vorbește - în termeni laudativi - despre cei cinci colegi ai noștri care au făcut practica la bordul acestelui navă (un marș de 47 de zile, care tocmai se încheiaște).

28.08. Sunt de gardă pe navă (de la 7.30 la 11.00). După-amiază o plăcută surpriză pentru noi, studenții români - vine la bord atașatul naval al României la Atena, locotenent-comandor Laurențiu Anghelușcu (de fapt, în afară de colegul său din Ucraina,



Autorul reportajului (stânga), pe Acropole

singurul care ne face această onoare și bucurie pe parcursul celor trei luni ale marșului) și care, cu o amabilitate ce ne impresionează, ne invită - pe toți studenții români - la o vizită în Atena și Corint.

29.08. Ziua de astăzi avea să fie cea mai "plină" zi petrecută în Grecia și pe care, desigur, nici unul dintre noi n-o va uită vreodată. O zi pe care, după atâtea altele petrecute la bord, cu găzdi, servicii, exerciții, cursuri și "șmotru", o primim ca pe un mare dar - acela de a admira, acasă la ea, civilizația Greciei antice și contemporane, relevată prin simbolurile sale esențiale. (Aici suntem siliți, datorită spațiului, să concentrăm impresiile relatate pe 14 pagini de jurnal, în câteva rânduri - N.R.). La ora 9.00 pornim, cu autocarele, în excursia organizată spre Acropole. Traversăm Pireul și - fără să realizăm, practic - intrăm în Atena, căci cele două orașe unite formează un adevarat megalopolis, întins pe o suprafață de 60 pe 40 km, de la nord la sud și grupând 5 milioane de locuitori (jumătate din populația Greciei). Urcăm pe Acropole ("Orașul de pe munte") și ore în sir admirăm, fascinați, celebrele opere de artă și arhitectură acestui complex arheologic, al acestui "sanctuar" în care s-au aprins cele dintâi scânteie ale ideilor de democrație, de frumos, de armonie, ce stau și astăzi la baza civilizației europene... Revenim la navă (la ora 15.00) mai bogăți cu atâta imagine de neuitat. La ora 16.00 domnul locotenent-comandor Anghelușcu ne ia în mașină, spre a ne oferi continuarea acestui "periplu" în lumea Eladei. Admirăm, astfel, beneficiind de explicațiile sale ample, canalul ce traversează Istrul Corinți, o operă impresionantă "împărată" în stânca Istrului, aflat la o sută metri înălțime față de nivelul mării...

După Mării, Oceanul! Oceanul!

2 septembrie. Am părăsit Pireul de două zile și acum suntem în plină Mării; de jur împrejur doar marea și cerul învăluindu-ne în magnificile sale nuanțe de albastru. După-amiază, două cursuri interesante - primul, despre sisteme de luptă, al doilea, desfășurat în "Centrala Operativă de Combatimento" și "Centrala Operativă Amfibie" - "creierul" navei unde se centralizează datele și se iau decizii. Urmează un exercițiu amfibie - urcăm pe navele de debarcare și apoi pe șalupele pe care le conducem pe rând.

3.09. Sunt de gardă, în timp ce trecem din nou prin Messina...

4.09. Suntem exact între extremitățile Siciliei, Tunisiei și Sardiniei. Navigăm spre vest: vremea e urâtă, cerul e moharat și marea de gradul 2; a venit toamna...

6.09. Sunt de gardă de la ora 4.00. Când se luminează începe să se profileze la orizont (la distanță mare - 25 Km) coasta Spaniei. În jurul nostru, pe o rază de 24 Km se află nu mai puțin de 26 de nave. Dimineața intrăm în Marea Alboran (extremitatea de vest a Mării Mării, dintre Spania și Maroc). La ora 15.45 participăm cu explicabilă emoție (desigur, noi "ucenicii" întru marinărie) la ceremonia "Bolezul Atlanticului" ce se desfășoară chiar în timpul în care trecem prin strâmtoarea Gibraltar. În fața noastră se deschide, maiestuos și impunător, Oceanul! Oceanul! Valurile au devenit simțitor mai puternice și nava se înclină, parcă în semn de salut.

În patria lui Henrique Navigatorul

8.09. Ora 10.30. Urc pe punte în speranță că voi vedea Capo de Roca - cel mai vestic punct al Europei continentale. Dar... dezamăgire. Este ceată și nu se vede mare lucru. Oceanul este liniștit dar, ca și ieri, "respirația" sa puțernică se simte în hula continuă, dinspre N.V...

9.09. Am intrat de gardă, la ora 16.00. La ora 18.00 se schimbă fusul orar (de la Bravo la Alfa). Suntem de gardă în sala nautică. Afară, ca și ieri, e o ceată groasă și se simte aceeași hulă puternică. La ora 0.00 intru în cart. Ceată s-a ridicat și oceanul luminat de lună e impresionant. La un moment dat, printre valurile lungi ale hulei apare o balenă - prima pe care o văd, în viață mea, cu ochiul liber...

10.09. Dimineața acostăm în portul Lexicos. Ni se dă liber, așa că luăm autobuzul spre Porto, care se află la 15 km în sus, pe râul Dáuro, care formează un estuar la vîrsare. În Porto, în centrul vechi al orașului, de-a lungul râului Dáuro erau acostate 16 ambarcajuni cu vele, încărcate cu butoaie cu vin de Porto. În centrul istoric vizităm impunătoarea catedrală "Sf. Francisco" și admirăm statuia celebrului Henric (Henrique) Navigatorul, unul dintre inițiatorii mariorilor descoperiri geografice făcute de marinarii portughezi, apoi urcăm spre vechea fortăreață a orașului.

16.09. Ieri am părăsit Portugalia iar acum ne aflăm în larg și este în curs de desfășurare un exercițiu cu fregata portugheză "HERMENEGILDO CAPELO" (nr.481). Nava merge paralel cu noi, cam la 2 Mm. Deși e cam veche (1968) e o navă frumoasă impresionantă prin cele trei tunuri de 100 mm. În afară de clasicile semnalizări prin morse și bandiere, sau manevre în formăție, la un moment dat cele 2 nave s-au apropiat spectaculos, fregata manevrând foarte

aproape de "SAN GIUSTO" și s-au putut face chiar schimburile obiecte protocoiale.

17.09. Astăzi oceanul este agitat; am admirat de pe punte acest început de furtună (marea peste 4 grade, vântul 40 Nd.) care mi s-a parut impresionant. Deși nava merge aproape perpendicular pe valuri, acestea (unele au peste 5 m) o fac să aibă un tangaj considerabil. Înfruntând valurile vom ajunge, în curând, în dreptul coastei marocane.

Casablanca, Rabat, Marrakech...

18.09. Sunt de gardă, la ora 4.00; vremea a devenit frumoasă, iar oceanul s-a liniștit; este cald și adie un vânt slab din N.V. Urmează un frumos răsărit de soare, după care începe să se vadă Casablanca. Venind direct din spate larg primul lucru observat este turnul unei moschei enorme, așezată aproape de mare. Manevra de acostare se termină la ora 9.30. Portul Casablanca mi se pare foarte asemănător, ca formă, cu portul Constanța (deci, este mare).



19.09. Astăzi a fost, din nou, una dintre acele zile "pline" - pline de imaginile ce aveau să ne îmbogătească spiritul, la sfârșitul ei. La ora 8.00 am plecat la Rabat - capitala administrativă a Marocului (un milion de locuitori), aflată la 90 km N.E. de Casablanca. Am intrat în Rabat prin "Poarta vânătorilor" și ne-am oprit lângă palatul regal. Am vizitat vechiul fort, mausoleul regelui Hassan I, impresionante monumente arhitectonice. Ne-am întors la Casablanca, în centrul orașului. Am admirat principalul său element arhitectonic - marea moscheie (a treia din lumea Islamului, după cele de la Mecca și Medina), ridicată din ordinul regelui Hassan al II-lea și terminată în 1993. Clădirea este enormă, cu un turn de 200 m înălțime. Pe marele platou de marmură și în interior se pot ruja 5.000 de femei și 10.000 de bărbați.

20.09. Astăzi am pornit spre Marrakech - capitala turistică marocană. Am ieșit din Casablanca, parcurgând o câmpie fertilă, după care au început dealurile stâncoase, iar în zare se conturau Munții Atlas. Zona are un deosebit pitoresc, cu peisajul său stâncos în interior. După 250 km ajungem la Marrakech, admirând acest oraș cu vestigiile sale, cu bazinile pentru apă (unul enorm, de 300 m pe 150 m), cu grădinile sale.

Rodu CONSTANDACHE

Student în anul III la
Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN"

continuare în pagina 20

80 DE ANI DE LA UNIREA BASARABIEI CU ROMÂNIA

Aniversarea, anul acesta, a 80 de ani de la acutul istoric al unirii Basarabiei cu România - din 27 martie 1918 - a fost marcată și de un simpozion cu aceeași temă, desfășurat sub egida Universității "Ovidius" din Constanța. În cadrul acestui simpozion - care a avut loc în zilele de 14-15 martie 1998 -, organizat de Facultatea de Istorie și Științe Administrative, de grupul de oameni care se ocupă de istorie contemporană, au participat cadre didactice din facultate, cercetători, muzeografi, precum și mulți specialiști din afara centrului universitar Constanța, din București în primul rând, Chișinău și Kiev. Comunicările au tratat probleme diverse, de la pericada evului mediu până la stîrcea contemporaneitate. S-a putut observa că majoritatea celor care au prezentat comunicări sunt oameni tineri, atât cadre didactice cât și cercetători, doctoranzi, cursanți de la cursul postuniversitar. La aceștia s-au adăugat specialiști consacrați în aceste probleme, alături de doamna profesoară Viorica Molsuc (organizatorarea și susținerea simpozionului) participând dr. Constantin Botoran, profesori Ion Bitoleanu și Valentin Ciobea de la Academia Navală "MRCEA CEL BĂTRÂN", directorul Institutului de Studii Sud-Est Europene, Serban Tanascea, profesorul Anatol Petrenco, de la Chișinău și mulți alții. O participare cu caracter special a fost cea a Constanței Ghîbu, soția lui Octavian Ghîbu al căruia nume se leagă direct de continuarea operei lui Onisifor Ghîbu, unul dintre principalii făuritori ai statului național



unitar român. Marele interes pentru tematica abordată a fost dovedit, printre altele, și de participarea ambasadorului Albaniei și a viceconsulului Rusiei la Constanța. Simpozionul, o reușită în totalitatea sa, a demonstrat nu numai o înțună științifică de nivel înalt dar și faptul că o astfel de manifestare poate fi realizată, cu susținere și dăruire, de o mână de oameni animați de ideea adevărului istoric și iubirii de Țară.

Bogdan DINU

urmare din pagina 19

Spre Tenerife...

23.09. Suntem din nou în Ocean. La ora 16.00 admirăm coasta nordică a primei insule din Arhipelagul Canarelor. 10-15 delfini însoțesc nava, delectându-ne cu jocurile lor...

24.09. Prin binoclu, de la 6-7 Mm,

admirăm orașul Las Palmas aseazat la baza versanților stâncosi ce țăsnesc din mare oferind un peisaj magnific...

E foarte curios că insula Tenerife, spre care ne îndreptăm, a început să se vadă de la... 40 Mm, iar insula Gran Canaria, care este acum mai aproape, (30 Mm), nu se zărește. Explicația e că Tenerife, deși este după linia orizontului, are acel vârf de 3.718 m (Pico de Teide), față de vârful Pico de

Neires, de 1.949 m, din Gran Canaria.

25.09. De la ora 09.00 a început să se vadă clar insula Tenerife, apoi au apărut, pe rând, la vedere, insulele La Palma și Gomera, în vecinătatea căreia ajungem la ora 11.00. Stăm acum la ancoră, iar la ora 15.30 începe un exercițiu cu ambarcațiunile amfibie, cu care "ne invățăm", în jurul navei, timp de 2 ore...

29.09. Suntem în Tenerife. Această zi a fost poate cea mai frumoasă din cele 95 care au trecut, în acest voiaj... (Urmează un capitol ce relevă mirificul peisaj al insulei, ascensiunea pe platourile înalte, date despre istoria locurilor etc. pe care, datorită lipsei de spațiu, nu-l putem publica aici, dar care va face, pentru ineditul său, subiectul unui articol aparte - "Tenerife - nota de călătorie", posibil de publicat în numerole viitoare - N.R.).

30.09. "SAN GIUSTO" a pus prova pe Gibraltar spre care ne îndreptăm cu viteză maximă.

02.10. La ora 8.25 ne întâlnim cu crucișătorul italian "VITTORIO VENETTO", care vine dintr-o campanie de instrucție cu studenți de anul II.

04.10. Debarcăm la Livorno, încheind, această deosebită de instructivă perioadă de practică și, cu dorul în susținere, pornim spre PATRIE.



⇒ urmare din pagina 13

De la computer la... abac

Media de vârstă a personalului unității a scăzut considerabil în toamna anului trecut când au fost numiți în funcții 6 ofițeri și 2 maștri militari. Contactul acestora cu "lumea reală" a evidențiat insuficiența orelor de pregătire practică, în special în ceea ce privește specificul navigației la fluviu, însă entuziasmul vârstei, spiritul "iscoditor" și sprijinul "veteranilor" i-au ajutat să se adapteze rapid, să fie admisi pe funcții și să abordeze viitorul din perspective mai optimiste.

Un motiv de frustrare a rămas, în continuare, întreruperea instruirii pe calculator deoarece "algoritmul" de înzestrare nu a inclus până în prezent și această unitate. În ultimii ani, atât Academia Navală cât și Scoala Militară Maștri de Marină au fost dotate cu laboratoare moderne de informatică, studenții și elevii având ocazia să descopere această lume fascinantă care, cu siguranță, le

stimulează creațivitatea, programele de instruire asistată de calculator fiind, în mare măsură, interactive. "Întreruperea acestui gen de pregătire, în condițiile societății informaționale care deja și-a trasat coordonatele, constituie un motiv de frustrare", afirmă locotenentul Orlando Radu. Tinerii absolvenți au avansat chiar ideea unei "chete" pentru achiziționarea cu forțe proprii a unui calculator.

O altă problemă stringentă, care nici nu are șanse de rezolvare, este cea a locuințelor. După 1989 nu s-au mai repartizat în garnizoană apartamente decât pentru personalul din M.I. și S.R.I.... Astfel, tinerii absolvenți sunt nevoiți să opteze între statul de chiriaș (la care se adaugă problema locului de muncă pentru soție) sau sistemul "dragoste prin cărți poștale!". O soluție provizorie este cazarea la nava bază și concentrarea eforturilor spre completarea studiilor.

În perioada documentării noastre căpitanul Cornel Marinescu trecea prin "canoanele" admiterii în Academia de Înalte Studii Militare (eforturi încununate de succes, după cum arn-aflat ulterior). Locotenentul Florin Grigore este student, iar maistrul militar clasa a II-a Augustin



Broatec deja a absolvit Facultatea de drept, fiind în perioada de pregătire a examenului de licență.

Comandantul unității ține să evidențieze, în mod deosebit, activitatea maștrilor militari cu vechime la bordul navelor, cărora li se datorează, în mare măsură, starea de eficiență a acestora - Vasile Bostan, Nicolae Verzea, Iulian Ionescu, Constantin Petrea și Gheorghe Donos. Sergenii angajați sunt acum în măsură să încadreze cel puțin două specialități și se implică eficient în procesul pregătirii pentru luptă, dar sunt în continuare preocupați de "nesiguranța unui loc de muncă după expirarea contractului", ne confirmă sergentul angajat Ion Roșca.

Încercând să tragă câteva concluzii, comandorul Ion Sima evidențiază faptul că "navele dragoare reprezintă încă o necesitate deoarece mina este în continuare un inamic serios". În plus, misiunile vedetelor dragoare fluviale se adaptează în raport de evoluția concretă a evenimentelor pe un teatru potențial de operații, fiind capabile să execute și acțiuni de salvare sau de transport desant în cadrul operațiunilor de parteneriat. "Am reușit, cu eforturi, să construim mijloace, să instruim personal calificat, să câștigăm experiență și chiar să ne creăm o tradiție în operațiunile de dragaj. Nu avem voie să renunțăm la toate acestea".





GLASUL CONȘTIINȚEI MARINĂREȘTI

„Cheia măntuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...”

Mihail Kogălniceanu

Necesitatea existenței unui cadru organizat de manifestare a simpatiei și sprijinului pentru marină s-a conjurat încă de la sfârșitul secolului trecut, când au fost puse bazele Marinei Române moderne. În octombrie 1896 un grup de cățari de marină înființează, la Galați, "Asociația pentru răspândirea în masă a cunoștințelor de marinări și pentru informare asupra situației din Marina Română" care, după o scură perioadă de funcționare, își reduce activitatea. În 1914 generalul Grigore Crăiniceanu și contraamiralul Eustatiu Sebastian au început demersurile pentru revitalizarea asociației. Sprinind existența unei ligi navale, după modelul celor din străinătate, căpitanul Eugeniu Botez (Jean Bart) afirma: "Numai printr-o ligă navală, printr-o propagandă care este necesară, cu atât mai mult la noi, întreaga suflare românească va fi pregătită să înțeleagă rostul și rolul apei în propriașirea neamului". Această generație să idee a fost imbrățișată de numeroase personalități ale vremii și, la 13 martie 1927, în casa contraamiralului Ioan Coandă, s-au pus bazele înființării Ligii Navale Române care, după un an, la 8 martie 1928, capătă personalitate juridică.

Primul consiliu de direcție este ales pe 22 martie 1928, având ca președinte pe ministrul de război, generalul Paul Anghelescu și ca vicepreședintă și viceamiral Vasile Scodrea și Constantin Bălescu.

A urmat o perioadă de dezvoltare în care s-au înființat filiale, s-au stabilit relații cu asociații similare din alte țări, s-au desfășurat acțiuni culturale și de propagandă, toate demersurile vizând susținerea scopului principal - răspândirea și susținerea intereselor pe apă ale României. În timpul razboiului L.N.R. și-a redus activitatea, iar în 1949, cu toate că nu există un act oficial de desființare, "a suombar". Pe 29 februarie 1990, prin hotărâre judecătorească, s-a reînființat L.N.R. și în prezent funcționează ca o asociație modernă care și propune popularizarea Marinei Române și a tradițiilor ei, crearea și dezvoltarea conștiinței naționale marinărești. La prima ședință a acesteia, înăuntru pe 18 februarie 1990, la Muzeul de Istorie și Artă al municipiului București (Palatul Știrbei), au participat, ca invitați și locotenent-comandanți Ioan Damaschin, din Comandamentul Marinei Militare și Ilean Moldovan, de la Muzeul Marinei Române.

Cei doi oferă au lăsat inițiativa organizării unei întâlniri în vederea înființării Filialei Constanța a L.N.R. Această întâlnire s-a desfășurat pe 25 martie 1990, la Muzeul Marinei Române din Constanța, unde a fost ales un comitet provizoriu pentru întreprinderea demersurilor de înființare, avându-l ca președinte pe căpitanul ce rangul I (r) Petre Zamfir.

În urma demersurilor acestuia comitet, inclusiv prin afișe stradale și

Cu 70 de ani în urmă, cu un vânt favorabil în părzi, pornea pe valuri o corabie. Numele ei - **LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ** care, cu generozitate, a luat la bord nu numai pe toți cei ce iubesc apele și marea, dar și spiritul marinăresc al unui popor multimilenar, trăitor la tărîm de mare.

Chiar dacă vântul potrivnic î-a detinut drumul câteva decenii, iată, acum, **LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ**, ea însăși o stare de spirit, a pornit din nou cu mai multă vigoare să și împlinească destinul.

Fie ca acest destin să dăinuie cât va dărui spiritul românesc la tărîm de mare.

La mulți ani și vînt bun din pupal!

MARINA ROMÂNĂ

anunțuri în presă locală, a avut loc, la data de 22 aprilie 1990, în sala de festivități a Casei Armatei, ședința de constituire a Filialei Constanța a L.N.R., unde a fost ales Comitetul director format din nouă membri și patru cenzori. Președinte al filialei a fost ales contraamiralul Ilie Stefan, vicepreședintă - căpitanul de rangul I (r) Petre Zamfir și locotenent-comandanțul Ioan Damaschin, iar ca secretar, comandanțul Dan Ghimbășanu.

Anul acesta, pe 8 martie, s-au împlinit 70 de ani de la înființarea L.N.R., eveniment care a fost evocat în cadrul Adunării Generale Festive a Filialei Constanța. Au fost prezenti președintele de onoare al L.N.R., viceamiral-comandanț (r) Gheorghe Sandu, președintele activ, viceamiral (r) Victor Bogdan, care a punctat principalele repere istorice din existența L.N.R., șeful Statului Major al Marinei Militare, contraamiral Traian Atanasiu, președinte de drept al L.N.R., membri simpatizanți, zarași, reprezentanți ai Institutului Român de Cercetări Marine, "Oceanic Club", "Mare Nostrum", Asociația Filatelică și A.R.P.I.A., care au prezentat colegiale mesaje de felicitare.

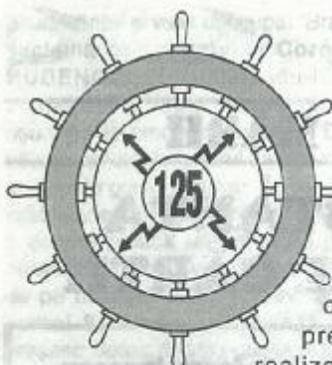
Președintele Filialei Constanța a L.N.R., contraamiral (r) Ilie Stefan, a făcut un bilanț al activității pe anul 1997, evidențind greutățile cu care încă se confruntă, din păcate, această asociație. Festivitatea s-a încheiat, însă, în spirit optimist de către spectacolul artistic susținut de Opera din Constanța și formația "Mandolinata", prezentat de neobositul referent cultural de la Cercul Militar, profesor Geo Vlad.

La aniversarea celor 70 de ani de la înființare, dorim Ligii Navale Române să-și mențină spiritul tânăr, să și atingă generoasele țeluri și, cum afirmă șeful Statului Major al Marinei Militare, să fie "pavillonul care arborează interesele pe apă ale României".

Căpitan Costel SUSANU



COMUNICAȚIILE MILITARE "JUBILEU 125"



Este cunoscut faptul că actul de conducere, mai ales cel din domeniul militar, presupune, implicit, realizarea unui sistem de comunicare, de legături prin care să circule informațiile de la structurile de comandă la trupe și învers.

Comunicațiile militare din Armata română, termen ce a înlocuit, în ultimii ani, în mare parte pe cel de transmisiuni, vor aniversa în acest an, pe data de 14 iulie, 125 de ani de existență. Este data ce marchează înființarea, prin Înaltul decret nr. 1303 din 14.07.1873, a primei unități de telegrafie din armata română, organizată ca o secție a Companiei de minări din Batalionul de geniu.

Este un prilej fericit pe care trebuie să-l folosească slujitorii acestei specialități, cel puțin cei ce încadrează principalele funcții din structurile de conducere și execuție din Marina Militară, pentru a aniversa și omagia, la cele mai înalte cote, trecutul, prezentul și perspectivele celei mai importante componente ale infrastructurii militare, și nu numai.

Am fost un slujitor pasional, pe parcursul unei cariere militare, de la gradul de locotenent la cel de comandor, al profesiei de transmisionist naval.

Am avut, astfel, ocazia să mă confrunt nu numai cu serviciul unei astfel de profesii, dar am cunoscut și imensele satisfacții pe care îi le dă misiunea acestui

serviciu prin care, plastic vorbind, comandantul "vizualizează" întregul teatru de acțiuni militare, este la curent în permanență cu tot ceea ce se întâmplă în sectorul său de responsabilitate, cu trupele din subordine.

Îată de ce consider, la acest important jubileu, că este necesar să fie relevante eforturile, hărnicia, modestia transmisioniștilor dovedite întotdeauna, indiferent de greutăți, chiar și în această obsedantă tranziție în cadrul căreia apariția "luminii de la capătul tunelului" este amânată de la un an la altul, pentru a ține cadența cu cerințele conducerii, cooperării, înștiințării și informatizării trupelor.

Pledez, în acest sens, pentru organizarea unor activități în Marina Militară pe măsura acestui jubileu, dar și a muncii acestor truditori din comunicațiile militare: mediatizarea prin presa militară scrisă și audio-vizuală, atât la nivel local cât și central; organizarea, pe garnizoane ale Marinei, de simpozioane și sesiuni de comunicări științifice; organizarea de "săli ale tradițiilor" în unitățile de profil. Nu ar fi lipsit de importanță dacă în cadrul activităților jubiliare unitățile de profil ar fi deschise vizitatorilor, evident cu respectarea reglementărilor în vigoare.

Îmi exprim speranța că aceste însemnări și gânduri, se vor constitui în modeste impulsuri necesare acordării pe "lungimea de undă" a tuturor slujitorilor din Marina Militară a genului de armă denumită acum COMUNICATII ȘI INFORMATICA, astfel ca "JUBILEUL 125" să fie onorat cum se cucine.

*Comandor (r)
Liviu CHENDERES*



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII LA CERCUL MILITAR CONSTANȚA – DOUĂ NOI SĂRBĂTORI ALE CĂRTII

STELUȚA ISPAS IONESCU



peisaj cu oră exactă

Editura METAFORA

„PEISAJ CU ORĂ EXACTĂ”, de Steluța Ispas Ionescu

Crescută din adolescență în “curtea” Cenacului “Mihail Sadoveanu”, Steluța Ispas Ionescu a debutat cu volumul de poezie “Peisaj cu oră exactă”, apărut la editura “Metafora”. Poetă a copilăriei, a candorii, a nostalgiei, a publicat, din fragedă copilărie, grupaje substanțiale în revistele literare “Tomis”, “Luceafărul”, “România literară”, “Săptămâna”, “Orizont” și a obținut numeroase premii la festivalurile naționale de creație (poezie) - ultimul în 1997, la concursul “Lucian Blaga” - premiul revistei “Rostirea românească”.

Universul miraculos al copilăriei,

trecerea ireversibilă a timpului, devenirea - in ani - a adolescentului, “carnavalul” vieții cotidiene cu angoasele ei, apăsătoarea atmosferă a “fabricii de ulci” - iată teme abordate, care au fost evocate, cu prilejul lansării volumului de poezie, de către scriitorii Arthur Porumboiu, Ovidiu Dunăreanu, Sorin Roșca - membri ai Uniunii Scriitorilor - Ananie Gagniuc și Geo Vlad - gazde și organizatori totodată.

Cartea Steluței Ispas Ionescu este apariția remarcabilă a începutului de an literar la cenacul “Mihail Sadoveanu”.

Note de lector

limba tătară

“Poet de mare delicate, obsedat de “lata cu păr de cărbune” - o frumusețe născută într-un Orient târziu și care se cheamă Şukran”, spunea Arthur Porumboiu, lectorul volumului.

Carta cuprinde poeme de dragoste, dar și imagini ale spațiului dobrogcean, cu o aromatică inconfundabilă, care dovedesc harul ce necontestabil al poetului: “Sunt poetul/din neamul care și păstrează/amarințile-n gorgane/și în ochi cristalele lacrimilor atâtăor lupte căștigate” (“Autoportret”).

“În fiecare noapte moare ceva din tine, /Şukran/ și întreagă n-ei să ajungă la mine, /dar te aștepți/Te aștepț uitând să-mbătrâneșc” (“Şukran”).

Poet original și profund, uneori aproape de metafizică, Agi-Amet Gemal a avut bucuria de a fi “schită” cu admiratie, căldură și respect de căi care i-au incălzit sufletul cu prilejul “lansării” volumului: profesor Geo Vlad - secretarul cenacului, Arthur Porumboiu și Ana Ruse - membri ai Uniunii Scriitorilor, poetul lasar Memecimîn (autor a două volume în limba tătară), Kerim Altai - redactor șef al revistei “Karaderiz”, interpréul de poezie Florin Chelaru și economistul Saï Negeat - președintele Uniunii Democratische a Turco-Tatarilor din România.

„ŞUKRAN“ AGI - AMET GEMAL

Într-un spațiu în care interferența etnică duce la un mozaic cultural-artistic evident, Cercul Militar organizează reunii de spirit și lumină. În care “eroul” principal a fost poetul tătar Agi-Amet Gemal, semnatărul volumului de poezii “ŞUKRAN”.

Poetul deosebită prin anii ’60 - la fragedă vîrstă de 13 ani - în revista “Tribuna”. Publică apoi în “Flota Patrie” - ca căsătorinar - în revistele “Tomis”, “România literară”, “Contemporanul”, “Albatros”, “Metafora”, “Karaderiz - Marea Neagră”, obține premii pentru reporțajele apărute în ziarul “Dorobea Nouă”, “Munica”, “Delta”, cucereste premiul național de poezie “Orieu”, la Cluj-Napoca (unde primarul Gheorghe Funar îi înmânează premiul de 1 milion de lei), participă în emisiuni la posturile de radio București și Constanța, publică în plachetele “Secvențe marine”, “Împliniri soare”, “Flori de Mai” și a. “Construiște” o antologie a poetilor de etnie tătară, care se află sub tipar la editura “Kriterion”. A tradus poeme de Eminescu în

AGI - AMET GEMAL



ŞUKRAN

Editura METAFORA

Seară de 26 februarie 1998 a fost o aderevărată sărbătoare a spiritului, într-o Casă de cultură a armatei române!

Profesor Geo VLAD

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII



LA MULȚI ANI, DOAMNA A CĂRȚII

Careera de 30 de ani în slujba cărții (și a scenei) a doamnelor VASILICA BUICĂ s-a încheiat la fel de frumos ca și universul în care și-a desfășurat activitatea. Colegi și prieteni ne-am adunat să-i dorim FERICIRE și să o asigurăm că porțile Cercului Militar din Constanța și ale inimilor noastre îl sunt mereu deschise.

*Să vă plimbăți nepotii, doamnă,
Veselă, cu drag, pe sub castani,
Tot așa, într-o eternă toamnă,
 Tânără, de-acum, încă mulți ani!*

*Înindeă, lată, după trei decenii,
Se retrage, Tânără și tare!
Să-i urăm, acum, peste milenii,
Multă SĂNĂTATE, PACE, SOARE!*

MARINA ROMÂNĂ și
CERCUL MILITAR CONSTANȚA

FURTUNA ȘI MARINARI

Se stinge vibrația culorii în azur.
Inimile și porturi se ascund.
Râman numai măriile și oceanele
stăpânește de marinari.
Navelle devin păsări uriașe,
putin deboslate,
portate de albe spinări furioase.
Ură furtuna cu glasuri de tunet.
Marea și trimit spre cer
acolade de valuri
când armistițiu.
Marinaril, anconati în curaj și
siguranță,
strecăvară casele lor
pe buza furtunii
forându-i clipe de neatentie.
Pe fețele marinardelor,
alunecă într-o îmbrăiere.
noia frunții și lacrima furtunii învinse.
Să înțelegi dragostea marinardelor
pentru mare,
tristețea lor trizătă în aşteptări.
trebuie să fi vrăit măcar o furtună
alături de ei.

Din lirica mării

INSCRIPTIE PE TĂRM



O frumusețe a poeziei și a mării, doamna ANA RUSE activează de mulți ani în cadrul Cenacului Litar "MIHAIL SADOVEANU" al Cercului Militar Constanța.

De foarte tânără a publicat frecvent în ziare și reviste de cultură (inclusiv militare) fiind prezentă în multe emisiuni de radio și televiziune. De o perseverență îngrijită din comun, Ana Ruse reușește să-și adune lucrările - poezie, reportaje, însemnări de călătorie, literatură pentru copii - în 18 volume apărute în ultimii 12 ani. A fost primită, de curând, în Uniunea Scriitorilor - Filiala Constanța.

Prietena fizică a Cercului Militar, a revistei "MARINA ROMÂNĂ", a mării și oamenilor ei, Ana Ruse ne încântă permanent cu sensibilitatea ei, specifică liricii feminine. Exemplificăm prin câteva cărți apărute la diverse edituri din țară: "Trecătoarea amiază" (pozii), "Cartea de vacanță" (pozii pentru copii), "Paisaj sentimental" (note de călătorie), "Magia prieteniei" (proză pentru copii).

*Ascultă fiule, glasul mării
îți soțește sfârșitul povestii
neterminate cândva.*

*Atine calea păsărilor
venind către sud,
de au sub aripi
scrisori pentru tine.*

*Lipsește-ți urechea de cochilii,
în ele, cuvintele mele mai ard
grăbindu-ți revenirea.*

*Și dacă sufletul îți cântă
precum valul duios îți iert
absența.*

*Te aștept, fiule drag,
precum un cântec de aripă
lână umărul meu,
statornic.*

EL NIÑO

Desperă existența și manifestările lui El Niño nu se stiu prea multe lucruri. În partea europeană a globului. Din informațiile publicate de reviste americane și prezentările din emisiunile NBC și Discovery, a rezultat că acesta este un curent de aer care se deplasează în straturile superioare ale atmosferei cu viteze de până la 220 km/oră (menținându-se în jurul Ecuatorului) și are o influență însemnată asupra situației meteo în zona în care acționează.

El Niño – (cop. lul. în spaniolă) începe să se manifeste în zilele dinaintea Crăciunului, de unde și numele osciției sudice. Atunci pres unea atmosferică de deasupra Indoneziei, în general joasă, începe să crească. Alizele, surând în direcția est-vest, de-a lungul Ecuatorului și a tropicelor, împreună cu curentii marini, vor împinge apele spre coastele din sud-estul Asiei și a insulelor care separă oceanul Indian și Pacific. Nivelul mării este înălțat cu 30-40 cm față de cel de pe coastele sud-americane. De asemenea formează un strat de apă ca dă la suprafață care, în estul Pacificului, va fi mai profund și mai întins.

Apa ridată peste nivel să se retragă spre America, în lungul Ecuatorului, acumulând căldura solară. Acest strat de apă căldă împiedică alimentarea cu hrana a multor pești și păsări marine prin oprirea ricicării din adâncime la suprafață a apelor hrănitoare (cu zooplanton).

Aceasta a făcut ca în ultimii ani milioane de păsări marine să-și schimbe locul de culbătire din Insulele Christmas, iar când apele calde s-au reîntors pe Iarmurile Americii de Sud, s-a produs catastrofa din Industria peruviană de anșa (sardele), în anii 1972-1973.

Din studiul vechilor cronici a reieșit că El Niño (din anul 1100) a adus în Peru ploi catastrofale care au distrus sofisticatale sisteme de irigare din altiplano peruan.

Efectele El Niño se manifestă cam la 4-5 ani când temperatura apei crește cu câte 7-8 grade C media obișnuită, efectele fiind ploi urmurate de inundații catastrofale sau sechete și foame în alte zone.

Recent, folosindu-se aparatura modernă și sateliți pentru supraveghere și monitorizare se speră obținerea unor rezultate care să ajute la prevederea și luarea de măsuri adecvate pentru evitarea efectelor lui El Niño. Asadar, acest copil neobișnuit - El Niño - va reduce viitorul nostru, în mod sigur, în evoluții.

Horelamb Solomon - MUSCLEANU

DISCURS ÎN FAȚA MĂRII

Pe degete număr, în gând: vineri, sămbătă, duminică etc., etc. Zia de azi a zburat, dar tot atât de adevărat este că nici ziua de mâine nu va dura o veșnicie. Oricum, până să ajung iar acasă mai este. Bucură-te, asadar, că ești Tânăr, că mai poți fi un tiran pentru bufonul din tine, că rumcarea libertății îți mai intră în cabină...

Dintr-o dată zgomotul obositul al pompelor de ție se stingă, semn că descărcarea mărfui s-a terminat. Era și timoul...

"Hai sus!", mă anunță o voce prin telefon, ceea ce și fac, urcând la puntea bărcilor. Peste bord, marea pașnică, sprintenă ca lumina zilei, vine spre noi. Mă încrăpet spre prova. Furtunurile pentru debarcarea țieștilor sunt decuplate de la naiv "Bucșari". Le decuplăm și de la noi, timp în care marinari încep să moleze parămele lui "Bucșani". Proba acestuia deja se depărtează, iar eu ar trebui să plec, dar n-o fac. De ce? Nu știu nici azi. Poate pentru a mi vedeoa moartea, precum un personaj al unei tragedii care ar fi putut să se întâmple. În prima clipă n-am avut nici o reacție. Cei de lângă mine priveau uluji. Doar ce-mi întorsesem privirea către marinarii aflatii la vînciuri, când văd că brațul macarelei, care ar fi trebuit să fie ridicat, rotit spre babord și pus pe poziție, o ia razna. Adică se prăbușește fulgerător în gol, stergând ușor prova tancului care tocmai se îndepărta, pentru a se opri, apoi, în mare, atârnând doar de o traversă metalică. Undo să fugi, când cablul metalic zhârnăia nebun pe role la cățiva pași de lîne, scoțând fum, gata să plesnească, rețezând tot ce-i stătea în drum? Refuzam să găndesc mai departe. Aș li vrăi să răd, deși vocea îmi era atinsă de spaimă morții; cineva greșise manevra decuplase frâna vinclului central cu ajutorul căruia se făceau toate manevrele pentru macara fără ca brațul să fie asigurat înainte, printr-un sistem special. Căpitanul era și el acolo conducând, în fapt, toate operațiunile.

Mai târziu s-a spus că sistemul de siguranță al cablurilor nu a fost cel mai bun. Să atunci? La fel s-ar fi spus și despre destinele noastre? Plec. Picioarele mă poartă spre un loc mai sigur... Vitezometrul din piept ticăie contrariat. Poți să-ți învingi mereu obosile? Demostene ținea discursuri în fața mării. Renunță să mai căuta un ecou în sensibilitatea auditoriului sau să cufundăse într-o singurăitate care nu mai avea nevoie de un alt martor, în afara mării? "Eu de ce fel de martor am nevoie?" îmi zic în gând. Mă opresc pe pasarea ruginită nu să privesc înapoi ci doar să mă răcoresc. Sau să mă regăsesc. Mai am timp.

Mircea LUNGU

Stampile de bord



„CAPITAN MIRANDA”

Stampila pe care o prezintăm în acest număr cititorilor noștri este una deosebită, nu atât pentru complexitate sau eleganță (deși simplitatea ei conferă un anumit echilibru), cât mai ales prin faptul că este o premieră în domeniul. Ea aparține navei școală "Capitan Miranda", din Uruguay și este pentru prima dată când o navă militară a acestei țări a vizitat România. Nava a fost construită în anul 1930, în Spania, și a fost în serviciu 48 de ani, navă hidrografică, abia după 1978 fiind transformată în navă școală. În cel de-al 17-lea mars de instrucție din anul trecut nava a vizitat portul Cadiz la mijlocul lunii iunie. Pentru cei interesați semnalăm că această escuță a fost reflectată și de colegii noștri spanioli de la "Revista General de Marina" care, în numărul din noiembrie 1997, la paginile 544-545 publică un scurt articol despre navă, despre construcția și existența ei ulterioară, însoțit de mărturii de epocă și de două fotografii (rezumatul navei a fost făcut și în numărul 49 al revistei noastre).

Bogdan DINU

CONCURSURILE MILITARE APLICATIVE DE IARNĂ, EDIȚIA 1998

La începutul lunii martie, în Munții Bucegi, s-a desfășurat tradiționala manifestare sportivă "Concursurile militare aplicative de iarnă", ediția 1998, la care au participat loturi reprezentative ale tuturor Institutelor Militare de Învățământ Superior. Lotul Academiei Navale "MIRCEA CEL BÂTRÂN", condus de major **Nicolae Dima**, având ca antrenor pe profesor **Alexandru Sălișcan**, a reușit să redueze succesul obținut anul trecut - un meritat loc II. Succesul este într-adevăr notabil, dacă ne gândim că posibilitățile de antrenament la schi (și nu năutic) sunt așa de limitate pentru studenții marinari, care, cu toate acestea au surclasat, din nou, lotul Facultății Militare de Educație Fizică și Sport. Competiția a constat din trei probe deosebit de "dure": biatlon (12-14 km, marș pe schiuri și 2 trageri), stafetă (8-10 km), patrulă (12-14 km, cu echipament militar complet), desfășurate în zilele de 12, 13 și 14 martie, cu baza de plecare cabana Olham, din Munții Bucegi.

La sfârșitul competiției clasamentul a fost următorul:

- locul I - Academia Trupelor de Uscăt, Sibiu;
- locul II - Academia de Aviație și Apărare Antiaeriană, Brașov;
- locul III - Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN", Constanța;
- locul IV - Facultatea Militară de Educație Fizică și Sport, București;
- locul V - Academia Tehnică Militară, București.

Studenții marinari, din nou pe podium!



Lotul "titular" al Academiei Navale "MIRCEA CEL BÂTRÂN" a fost alcăut din 7 studenți: Gabriel Ursache (anul IV), Sorin Borteș, Marius Buzolanu, Marius Filimon, Radu Constandache (anul III), Cornel Lupei (anul II), Dan Iacobescu (anul I).

Lotului constantean i-au fost înmânate Diploma și cupa pentru locul al III-lea și medaliile pentru cei șapte participanți.

Radu CONSTANDACHE

Student anul III la Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN"

Nemuritorul MURPHY



Cantitatea de inteligență este constantă; populația se află în continuă creștere.



A fura idei de la cineva este plagiat; a le fura de la mai mulți este cercetare.



Efortul de a prinde un obiect în cădere va produce consecințe mai grave decât dacă ar fi fost lăsat să cada.



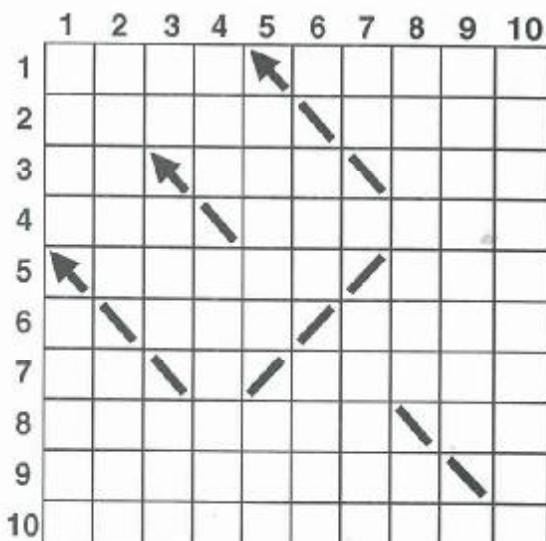
Cei care vor să învețe vor învăța. Cei care nu vor să învețe vor conduce.

TRIDENT

ORIZONTAL: 1) "Mircea" - Te salvează de la încerc. 2) Cuprinde marina - De un milion de milioane de ori mai mic! 3) Bordul tribord! - Buni meseriași - Volum. 4) Vocație - Cale spre Londra. 5) Iute trecător - Economia transporturilor navale (sig.) 6) Anunță orele - Admiral. 7) În cală! - A orienta verigile. 8) Purtători - Timp de manevră! 9) Prima treaptă spre punctea de comandă. 10) Raportate la Ecuator.

VERTICAL: 1) Parte a navei - Cu referire la nave. 2) Radio Detecting and Ranging - Tinută cu o mână de stăpân. 3) Insule pe anumite hărți - Tropic (neart.) - Capitan (abr.) 4) Constanța (abr.) - Abandonate. 5) La răsărit - Plata popii. 6) Compartimentul cazanelor! - Protejează bordajul. 7) Volum - Format de aluvioni. 8) Transportă persoane - Punti! 9) Navă la cheu. 10) Suverani pe mare.

Căpitan **Ion CHIS**



PRET 1500 LEI

