

serie nouă, anul XVII, nr. 3 (64)

iulie-septembrie 2007

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



*Învățământul românesc
de marină la aniversare*

135

a



n



i



Marea Noastră

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ ȘI CULTURĂ MARINĂREASCĂ,
PENTRU PROMOVAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APE ALE ROMÂNIEI

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării
spre Marea largă deschisă tuturor“.

Mihail KOGĂLNICEANU

DIN SUMAR

Editorial: 135 de ani de la înființarea învățământului românesc de marină4

Contraamiral (r) George PETRE



Interviu la Marea Noastră cu dl amiral dr. Gheorghe Marin despre
perfecționarea învățământului din Forțele Navale5

Masa rotundă: Prezent și viitor în învățământul din Forțele Navale11



Adunarea generală anuală a LNR. Darea de seamă
a Consiliului Director Național16

Contraamiral (r) ing. Ioan CHIRIL

Noile organe de conducere ale Ligii Navale Române19

Din viața Ligii Navale Române: activitatea Consiliului Director Național și a filialelor44



Corveta germană K-130 (II)28

Revista a fost editată în perioada 1931-1934 sub denumirea
ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
apoi, până în 1949, sub denumirea
MAREA NOASTRĂ.
Seria veche: 1934-1949;
începând din anul 1991, seria nouă, apare trimestrial.

135 de ani de la înființarea învățământului românesc de marină

Contraamiral (r) George PETRE

ÎNTOZDEAUNA. La 17 noiembrie 1872 s-a înființat prima instituție de învățământ de marină în România – Școala Flotei (marina militară de atunci). Au trecut 135 de ani de la acel eveniment. Această formă de educație a românilor a avut până în prezent numeroase modificări, dar întotdeauna a avut câteva caracteristici definitorii.

Întotdeauna învățământul nostru de marină a format buni marinari. Spiritul marinăresc a fost tot timpul prezent în conținutul învățământului de marină.

El a avut în toți anii un profil dual, prin formarea distinctă a ofițerilor și a tehnicienilor de bord pentru punte și pentru mașini.

Instituțiile de învățământ de marină au avut, întotdeauna drept scop pregătirea și perfecționarea specialiștilor marinari pentru marina militară și comercială în structuri unice (preponderent) sau separate.

Întotdeauna învățământul de marină a fost, mai mult sau mai puțin, în pas cu vremurile, cu noile realizări ale științei și tehnicii. El a fost de multe ori în reformă.

Pregătirea practică la bordul navelor, a fost, e drept că în proporții diferite, prezentă în planurile de învățământ.

Învățarea limbilor străine a constituit întotdeauna un obiectiv important al școlilor. Ofițerii de marină vorbeau și vorbesc fluent cel puțin o limbă străină: franceza, italiana, engeza, germana, rusa după cum băteau vânturile intereselor politico-militare ale țării precum și ale altora.

Călire fizică și pregătirea volitiv-afectivă pentru aspra viață pe mare, pe nave, se realiza prin educație fizică și sporturi nautice, în principal prin înot și trasul la rame, prin ambarcări pe velierele mari (bricul „Mircea” și nava școală „Mircea”).

Întotdeauna (desigur că în proporții diferite) școlile de marină au avut profesori buni, cu experiența vieții la bordul navelor, pe fluviu și pe mare. Au ținut cursuri comandanți de nave și ofițeri din structurile superioare ale conducerii Marinei militare și marinei civile. Exemplele sunt numeroase. La începuturi toate cursurile erau predate de ofițerii de la nave. Școlile de marină, cu forme de învățământ liceal, postliceal și superior, au avut și dascăli cu valoare excepțională pomeniți cu venerație de foștii elevi. Adevărați mentori care au avut discipoli remarcabili. Crezul lor era să arate Drumul adevărat, să-i îndrepte pe

tinerii viitori marinari pe calea cea bună a profesiei și credinței în cauze considerate în epocă ca fiind nobile, printre care se situau patriotismul și camaraderia. Poate fi luat ca motto acest deziderat sub forma versurilor: „Urmați-mă / Pe aici e calea / Ce ne va duce-nvingători, / Aprindeți candela nădejdei / Și fiți în voi încrezători” (Ovidiu Densușianu).

În toate vremurile conducerile școlilor de marină s-au zbatut, mai bine sau mai puțin bine, cu rezultate bune sau mai modeste, dar s-au străduit să asigure condiții bune de învățare și viață pentru elevi și studenți, pentru cursanți și pentru corpul de educatori și dascăli. Cu aportul, mai mare sau mai mic, al forurilor de conducere ale Marinei și Armatei, au reușit să asigure localuri pentru școli (închiriate sau proprii), laboratoare și cabinete, baze sportive și bazine de înot, cantine și dormitoare, mijloace de instruire etc.



Desigur că pot fi identificate și alte permanente, alte constante ale învățământului românesc de marină.

PREZENTUL. La a 135-a aniversare, învățământul de marină este deosebit de diversificat și complex. În structura sa sunt cuprinse: școli profesionale, licee și colegii (Orșova, Galați și Constanța), școli postliceale (precum școala de maștri de marină) și facultăți (la Constanța – Academia Navală și Universitatea maritimă, la Galați, secția de construcții navale a facultății de Mecanică), centre de perfecționare, nave școală.

Se „navigă” greu datorită nevoii acute de schimbare, impusă de noile condiții geopolitice, geostrategice și ale globalizării. Factori de presiune sunt: evoluția situației politico-militare, schimbările pe piața navlului și cerințele pieței de resurse umane calificate din domeniul transporturilor maritime și fluviale, adaptării la cerințele ce decurg din statutul țării noastre ca membru NATO și Uniunii Europene, slaba cerere de personal pentru companiile românești de transporturi navale redimensionarea și restructurarea Armatei, inclusiv a Forțelor Navale. Schimbările

trebuie să se facă repede și bine, adică să aibă efecte dezirabile și cu bătaie lungă.

În plus asupra sistemului de formare și perfecționare a navigatorilor maritimi și fluviali se exercită și o altă serie de presiuni interne și externe: confruntarea dintre necesitatea pregătirii teoretice (fără a deveni teoretizantă) și a celei practice (la angajare nu ești întrebat ce știi ci ce poți să faci); dilema – învățământ de scurtă durată sau de lungă durată; pregătire ingierească sau preponderent marinărescă, practică, de specialitate; specializarea succesivă pe trepte; crearea și dezvoltarea capacităților de învățare permanentă; cultivarea capacității de adaptare profesională la situațiile des schimbătoare; cultivarea atașamentului la profesie și călirea psihică pentru condițiile grele ale vieții pe mare ș.a.

VIITORII POSIBILI. Se poate merge în continuare ținând același cap compas, cu riscul de a ajunge într-o zonă periculoasă. Altă cale, aducerea de corective sub nivelul necesității obiectivelor reale datorită tendințelor conservatoare, din grija de a nu pierde din experiența trecutului (avem tradiție și experiență în formarea marinarilor, dar din trecut trebuie luată flacăra nu cenușa, după cum ne îndeamnă Nicolae Iorga), schimbarea bruscă de drum care poate banda mult corabia învățământului de marină, până la răsturnare.

Sunt nenumărate căi de urmat: să se facă un învățământ specific românesc bazat pe propria experiență sau să copiem integral modelul de la o țară cu rezultate bune în formarea ofițerilor și specialiștilor de marină. Acestea sunt extremele. Se poate găsi însă și varianta optimă de proiectare și organizare a procesului formativ-educativ, astfel încât acesta să fie eficient și durabil, capabil de adaptare la condiții noi. Pe bază de diagnoze și prognoze științific elaborate se poate ajunge la aflarea Drumului adevărat. Nu dispunem de GPS pentru aceasta, dar ne pot veni în ajutor structuri distincte de diagnoză și prognoză în care alături de marinari cu experiența activității navale, stat majoriști recent pregătiți sau perfecționați, psihologi și nu în ultimul rând profesori.

Făcându-mă ecol Colegiului de redacție al revistei „Marea Noastră”, adresez învățământului de marină, la a 135-a aniversare, urarea marinărescă **BUN CART, ÎNAINTE!**

135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ ÎN ÎNVĂȚĂMÂNTUL MILITAR ROMÂNESC DE MARINĂ S-AU PRODUS TRANSFORMĂRI PROFUNDE.

Misiunile instituțiilor de învățământ au ca orizont anul 2013



Ne-am adresat d-lui amiral dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, cu rugămintea de a acorda un interviu redacției noastre. Domnia sa a avut amabilitatea să accepte.

Am făcut această alegere deoarece amiralul Marin cunoaște foarte bine fenomenul „învățământ de marină”. În primul rând, pentru că a parcurs succesiv mai multe trepte educaționale. A fost student: al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, promoția 1974; al Academiei Militare, Facultatea de Comandă și Stat Major – Arme, secția Marină; al Academiei de Studii Economice,

Facultatea de Planificare și Cibernetică, absolvită în 1987. A urmat cursurile: de strategie și economie a apărării la Colegiul „George Marshal” – Germania; al Colegiului Național de Apărare – București; de generali și amirali la Colegiul NATO – Roma. A terminat masteratul în domeniul management-marketing transporturi navale.

Este doctor în științe militare. A fost profesor universitar, comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (1999-2003), Șeful Statului Major al Forțelor Navale (2004-2006), iar din 12 septembrie 2006 este Șeful Statului Major General.

Întrebare: Cum apreciați starea actuală a învățământului militar de marină?

Răspuns: Învățământul militar de marină continuă o tradiție de 135 de ani în domeniu. Începutul a fost înființarea Școlii Flotei la Galați, în 1872, școală care a reprezentat, în contextul creșterii rolului Flotei Militare și Civile, de factor de putere navală, primul pas spre instituționalizarea unor forme de instruire a cadrelor din marină.

Istoria învățământului românesc de marină a fost tumultuoasă, asemenea vremurilor pe care le-a traversat. Astfel, în 1909, lua ființă, la Constanța, Școala Navală Superioară. În 1938, a fost înființată, în cadrul aceleiași instituții, Secția Marinei de Comerț.

Învățământul de marină a fost supus unor transformări succesive și după al Doilea Război Mondial. Momentele importante au fost: 1954, integrarea în sistemul învățământului politehnic românesc; 1973, înființarea Institutului de Marină “Mircea cel Bătrân”; 1990, înființarea Academiei Navale “Mircea cel Bătrân”.

Aderarea României, în 1992, la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor (STCW 1978), ulterior la NATO și la principiile Spațiului european al învățământului superior, convenite în 1999

cu ocazia Acordului de la Bologna, a pus în concordanță obiectivele învățământului de marină cu cerințele beneficiarilor academiei: Ministerul Apărării, societăți și companii de navigație sau de exploatare portuare.

Astăzi, sub cupola Academiei Navale “Mircea cel Bătrân”, se desfășoară învățământ pentru toate categoriile de personal din forțele navale - ofițeri, maștri militari, soldați și gradați voluntari - și învățământ universitar pentru pregătirea ofițerilor de marină civilă și a inginerilor-



economisti pentru activitățile de management portuar.

Este în derulare un vast program de investiții cuprinzând laboratoare, simulatoare, un poligon de vitalitate, cămine studențești, o tipografie. S-a extins și modernizat infrastructura, prin implementarea aparaturii tehnologice avansate, cu laboratoare de tehnologia informației dotate cu echipamente moderne și performante, rețea internet și service pentru software, bibliotecă computerizată.

Această infrastructură oferă personalului didactic și studenților cele mai recente informații în numeroase domenii de cercetare și arii profesionale.

În ultimii ani s-au produs transformări profunde și la nivelul învățământului pentru formarea maștrilor militari și a soldaților și gradaților voluntari. Beneficiind de sprijinul eșaloanelor superioare în redimensionarea și actualizarea bazei tehnico-materiale, Școala Militară de Maștri și Centrul de Instrucție ale Forțelor Navale au devenit structuri de învățământ performante, cu personal didactic capabil să răspundă cerințelor învățământului de calitate.

Având în vedere aspectele prezentate, apreciez că învățământul militar de marină a evoluat continuu și constant, ajungând astăzi să reprezinte o marcă de succes a învățământului românesc.

Î: Dispune învățământul militar de marină de caracteristici specifice și care ar fi acestea?

R: În opinia mea, caracteristicile specifice învățământului militar de marină se pot grupa astfel:

1. diversitatea categoriilor de pregătire: pregătirea instituționalizată (formarea de bază prin studii universitare de licență și cursul de bază pentru prima funcție, studii

135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

masterale, învățământ pentru pregătirea permanentă); instrucția colectivă prin exerciții tactice și instruire prin simulare; pregătirea complementară prin stagiul în unități operaționalizate;

2. diversitatea și complexitatea bazei materiale necesare pentru instruire : laboratoare, simulatoare, poligoane de antrenament, săli de sport, nave pentru practică etc.;

3. capacitatea de adaptare a procesului de instruire la schimbările din domeniul naval, care sunt printre cele mai rapide în domeniile învățământului, conex cu aceasta și necesitatea diversificării și îmbunătățirii continue a procedeelelor psiho-pedagogice necesare instructorilor.

Aceste caracteristici îi oferă unicitate și îl fac atractiv pentru generațiile tinere.

Î: Considerați că este necesar ca învățământul superior de marină să pregătească ingineri și, dacă da, care ar trebui să fie profilul acestora?

R: În anul 1954, Școala Navală a primit denumirea de Școala Militară Superioară de Marină și a fost integrată în sistemul național de învățământ superior politehnic. Învățământul superior de marină are profil tehnic de mai bine de jumătate de secol, așa cum este atestat și de diplomele absolvenților de până în 1990. Acestea au dat dreptul posesorilor care nu au mai putut naviga din diverse motive să ocupe posturi de ingineri prevăzute în Catalogul Ocupațiilor din România la acea vreme.

Nimic din rațiunile care au determinat încadrarea învățământului de marină în zona tehnică nu s-a modificat, iar sintagma „învățământ tehnic” a fost înlocuită treptat cu sintagma „învățământ tehnico-ingineresc”.

Putem discuta despre conținutul pregătirii, datorită schimbărilor intervenite în domeniu, în sensul în care un comandant de navă trebuie să aibă o pregătire complexă (inginerie, management, leadership, drept) sau un șef mecanic trebuie să aibă serioase competențe în domeniul automatizărilor și al operării și programării calculatoarelor. În mod cert însă, nu ne putem pune problema pregătirii de bază a viitorilor ofițeri de marină care trebuie să fie inginerească, urmând ca toate celelalte competențe să fie dobândite ulterior prin parcurgerea unor programe postuniversitare, masterale sau de doctorat. Și, ca ultim argument, reproduc una din multiplele definiții care s-au dat navei, foarte sugestivă pentru subiectul în discuție: “Nava este cea mai mare uzină

plutoare”.

Î: Care va fi profilul profesional al ofițerului de marină?

R: Profilul profesional al ofițerului de marină este determinat de trinomial om-navă-mediul. Ofițerul de marină trebuie să rezolve probleme complexe care implică existența mai multor factori de interacțiune, în contexte de muncă ce devin din ce în ce mai impredictibile. De aceea, el trebuie să cunoască foarte bine nava, comportamentul ei în orice condiții, trebuie să cunoască foarte bine mediul natural, social și economic în care își desfășoară activitatea.

Pe de altă parte, ofițerul de marină trebuie să rezolve probleme administrative, să-și asume răspunderi privind managementul resurselor și al echipei, să aibă caracter puternic, pentru a face față vicisitudinilor unui domeniu extrem de solicitant.

O altă particularitate a profilului profesional o constituie capacitatea de comunicare în cel puțin două limbi străine și obligatoriu în limba engleză. Acestea sunt doar câteva trăsături ale profilului ofițerului de marină al viitorului.

Î: Ca fost rector al Academiei, care considerați că ar fi principalele obiective care trebuie realizate?

R: Obiectivele Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” rezultă din misiunea instituției, prezentată în Carta Universitară, precum și din viziunea având ca orizont anul 2013. Conducerea instituției cunoaște foarte bine acest lucru și va depune toate eforturile pentru îndeplinirea a ceea ce și-

au propus.

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” este o instituție de învățământ superior și de cercetare științifică, ce are misiunea de a asigura pregătirea ofițerilor de marină militară și marină civilă, precum și a inginerilor-manageri. Consecvența tradiției sale universitare, academia își asumă misiunea de asimilare a valorilor culturii naționale și universale și se implică în procesul de consolidare a spiritualității europene.

Academia își îndeplinește misiunea prin realizarea unor obiective specifice, dintre care:

- modernizarea continuă a procesului de învățământ, în scopul promovării unor forme de pregătire adaptate cerințelor de oficializare pentru învățământul românesc;
- implementarea managementului universitar bazat pe cerințele moderne de calitate, compatibil cu sistemul de funcționare a procesului de învățământ bazat pe sistemul european de credite transferabile;
- dezvoltarea activității de cercetare științifică și implicarea studenților și a masteranzilor în activitatea de cercetare științifică;
- întărirea încrederii partenerilor interni și externi în academie;
- implementarea și menținerea unui sistem de management al calității;
- Protejarea patrimoniului, dezvoltarea și modernizarea bazei materiale a învățământului, a cercetării științifice și a microproducției;
- crearea unui mediu academic bazat



Inițierea noilor studenți

135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

pe un parteneriat responsabil cu studenții și cu întreg personalul academei;

- dezvoltarea sistemelor informatice și de comunicații.

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” acordă toate tipurile de diplome prevăzute în sistemul național de diplome universitare și postuniversitare, potrivit programelor de studii acreditate. În acest sens, conferă titlurile de inginer, ofițer al forțelor navale, master. Necesitatea adaptării continue la nou în domeniul învățământului universitar de marină poate impune pe viitor și unele schimbări în structura și conținutul obiectivelor academei. Important este ca acest proces să fie coerent, iar eventualele schimbări să fie eficiente.

Î: Se discută că absolvenții au insuficiente deprinderi practice pentru munca lor la bordul navelor. Trebuie schimbat ceva în domeniul planurilor și programelor de învățământ pentru îmbunătățirea practicii studenților și elevilor școlii de maiștri militari de marină?

R: Întâi de toate, expresia „se discută” arată caracterul neoficial al acestor dezbateri. Apoi, rezultatele ne duc spre concluzii cu totul diferite de conținutul acestor discuții. Astfel, peste 90% din absolvenți sunt încadrați pe funcții corespunzătoare specializărilor, deși standardul minim obligatoriu este de 50%, iar standardul național și european recomandat prevede că „mai mult de 70% din absolvenți sunt angajați în termen de doi ani de la data absolvirii la nivelul calificării universitare”. Este inevitabil să apară dificultăți în ceea ce privește acomodarea lor la bordul navelor. Deși se încearcă atenuarea efectelor perioadei tranzitorii prin stagiile de practică din timpul studenției, dificultățile de acomodare încă persistă și așa afirma că nu reprezintă ceva neobișnuit. Comandanții de nave care îi primesc pe acești absolvenți și absolvenții înșiși ar trebui să fie conștienți că trebuie să depășească această fază prin programe de pregătire și integrare concepute judicios.

Pornind de la această realitate, planurile de învățământ și programele analitice sunt monitorizate și îmbunătățite continuu prin aplicarea „Metodologiei de inițiere, monitorizare și evaluare a programelor de studii”.

Consider însă că trebuie foarte atent urmărită relația dintre formarea universitară și contextul de muncă din perspectivă modernă, în sensul modificării tehnicilor și metodelor didactice ale profesorilor. Profesorul trebuie să-l învețe



pe student cum să învețe, să utilizeze învățarea prin proiecte etc.

De asemenea, trebuie dezvoltată relația cu beneficiarii, în special cu cei din Forțele Navale (comandanți de unități și comandanți de nave), pentru a le putea evalua corect cerințele.

Î: Oare statutul țării noastre de membru al NATO și al Uniunii Europene și experiența dobândită prin participarea navelor românești la exerciții comune vor produce transformări în învățământul militar de marină?

R: Această poziție în care se află România a condus și va conduce și în continuare la modificări ale ariei curriculare a studiilor. Transformarea se va simți într-o măsură mai mică în domeniul formării inițiale și mai pregnant în domeniul pregătirii permanente (cursuri de carieră, cursuri de nivel, inclusiv cursuri intensive de învățare a limbilor străine), al instrucției colective și al pregătirii complementare. Practica și stagiul studenților sunt organizate astfel încât aceștia să cunoască toate unitățile de nave din Forțele Navale, urmând ca prin „cursul de bază” să se desăvârșească pregătirea pentru prima funcție a absolvenților.

În același timp, sistemul militar de învățământ de marină reacționează la schimbările care intervin în Forțele Navale (achiziții de nave noi, de tehnică de luptă, modificări de concepții, doctrine, introducerea de standarde noi etc.) pentru ca absolvenții să corespundă cerințelor primei funcții. Ulterior, ei trebuie să-și perfecționeze continuu pregătirea în acord cu traseul de carieră descris de Ghidul Carierei Militare.

Concomitent cu pregătirea universitară

și postuniversitară, un rol important în formarea profesională a ofițerilor de marină îl au activitatea practică, exercițiile și misiunile naționale și internaționale la care navele noastre participă. Lecțiile învățate în cadrul acestor exerciții și misiuni trebuie să contribuie, printre altele, și la modernizarea procesului de învățământ.

Î: Ce doriți să mai spuneți, în încheiere, la împlinirea a 135 de ani de învățământ românesc de marină?

R: Dincolo de poziția mea actuală, mă simt profund legat de învățământul de marină. M-am format ca ofițer în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, căreia, după două decenii și jumătate, i-am fost rector. Cei patru ani și jumătate la comanda academei au constituit o provocare continuă pentru mine și pentru subordonații mei, cu scopul declarat de a plasa această instituție pe orbita europeană a învățământului universitar.

Nu îmi sunt străine realizările academei, așa cum nu îmi sunt indiferente neîmplinirile. Ce pot să spun acum, în anul în care Academia Navală „Mircea cel Bătrân” se află la cea de-a 135-a aniversare, este că, dincolo de un trecut glorios, o instituție puternică nu poate trăi doar prin prisma tradiției și a prestigiului. Ea trebuie să fie ancorată în realitate, să aibă o viziune cât mai realistă asupra viitorului, imediat sau îndepărtat. Cheia succesului este munca neîntreruptă, pe baza căreia tradiția se împletește cu valoarea și eficiența.

Redacția revistei „Marea Noastră” mulțumește d-lui amiral dr. Gheorghe Marin pentru interviul acordat.

Redacția

STRUCTURA INTEGRATĂ A INSTITUȚIILOR DE ÎNVĂȚĂMÂNT DIN FORȚELE NAVALE

- Informare documentară -

Recent comandorul dr. Marian Sârbu, din Statul Major al Forțelor Navale, care a lucrat mai mulți ani ca profesor în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, a publicat un studiu de diagnoză și prognoză privind învățământul din Forțele Navale în revista „Gândirea militară românească”, nr. 3/2007, cu titlul „Învățământul din Forțele Navale. O nouă configurare” și în „Buletinul Forțelor Navale”, nr. 6/2007, intitulat „Configurarea instituțiilor de învățământ din Forțele navale într-o platformă integrală de formare și perfecționare a personalului”. Reproducem din acest studiu câteva date din Schemele și Tabelele anexate.

STRUCTURA INTEGRATĂ

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” cu două facultăți:

- Facultatea de Marină Militară (FMM) și
- Facultatea de Marină Civilă (FMC), și cu
- Formațiunea de nave școală
- Departamentul de limbi străine ș.a.

având în coordonare

- Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Viceamiral Ion Murgescu” și
- Școala de Aplicație a Forțelor Navale, care are la rândul său în coordonare
 - Centrul de instrucție al soldaților și gradaților voluntari de la Mangalia.

MISIUNI ȘI OBIECTIVE

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” are misiunea de a organiza și desfășura procesul de formare și perfecționare a cadrelor cu studii superioare pentru necesitățile Forțelor Navale, companiilor de transporturi navale și societăților portuare prin învățământ universitar de licență, de masterat și doctorat. Ea are următoarele obiective educaționale de bază:

- însușirea cunoștințelor specifice de bază, de cultură militară navală și inginerescă necesară evoluției ofițerilor de marină în carieră;
- formarea competențelor de luptător specializat în acțiuni navale;
- dezvoltarea capacității de a comunica într-o limbă de circulație internațională;
- formarea capacităților de a conduce echipajele, de a folosi tehnica de la bordul navelor.

Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Viceamiral

Ion Murgescu” are misiunea de a organiza și desfășura procesul de formare a cadrelor cu studii medii pentru necesitățile Forțelor Navale, prin învățământ postliceal. Ea are următoarele obiective educaționale de bază:

- însușirea cunoștințelor specifice de bază, de cultură militară navală și de specialitate necesară evoluției maiștrilor militari de carieră;
- formarea deprinderilor necesare deservirii tehnicii din dotarea navelor.

Școala de Aplicație a Forțelor Navale are misiunea de a realiza specializarea și dezvoltarea profesională a personalului din unitățile de nave și cele de uscat ale Forțelor Navale, capabil să asigure, potrivit funcțiilor pentru care se pregătesc, managementul îndeplinirii, de către structurile militare pe care le conduc, a misiunilor specifice în timp de pace și de război. Ea are următoarele obiective educaționale de bază:

- specializarea ofițerilor de marină și pregătirea acestora pentru prima funcție din cariera militară;
- perfecționarea graduală a pregătirii profesionale a ofițerilor și maiștrilor militari, pentru îndeplinirea unor funcții de comandă, stat major sau logistice în structurile Forțelor Navale;
- specializarea ulterioară a ofițerilor și maiștrilor militari de marină, pentru îndeplinirea altor funcții decât cele de bază;
- formarea soldaților și gradaților profesioniști.

PROIECTAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI MILITAR DE MARINĂ PENTRU FORMAREA, SPECIALIZAREA ȘI DEZVOLTAREA PROFESIONALĂ A OFIȚERILOR FORTELOR NAVALE (pe trepte, de la 1 la 5 în cele ce urmează)

1. Ciclul universitar (studii universitare de licență) la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” – aspirant
2. Cursul de bază, aspirant, 4-6 luni
După care urmează numirea și executarea primei funcții de ofițer din cariera militară (commandant Serviciu de Luptă - SL).
- După 5-6 ani se face evaluarea și selecția pentru promovare;
3. Cursul avansat – locotenent, cu durata de 10 săptămâni
Urmează numirea și exercitarea funcției specifice gradului de căpitan (commandant de navă) și avansarea la gradul de căpitan.

Se face evaluare și selecționarea pentru promovare. În această etapă se deschid ofițerului trei posibilități: a) studii universitare de masterat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sau la Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, b) studii universitare de doctorat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sau la Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, c) după 10-11 ani, trimiterea la cursul de stat major;

4. Cursul de stat major – căpitan, cu durata de 10 săptămâni
După evaluare și selecție pentru promovare urmează: numirea și exercitarea funcției specifice gradului de locotenent-comandor; avansarea la gradul de locotenent-comandor (commandant de navă/ofițer în stat major de divizion); accesul la studii universitare de masterat. După 15-18 ani – o nouă evaluare și selecție pentru promovare și continuarea studiilor la

5. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sau Universitatea Națională de Apărare „Carol I” la Cursul interarme sau Cursuri postuniversitare sau Studii universitare de masterat profesional sau Studii universitare de doctorat.

Cursurile se la punctele 2, 3 și 4 au loc la Școala de Aplicație a Forțelor Navale.

PROGRAME DE STUDII PENTRU FORMAREA, SPECIALIZAREA ȘI DEZVOLTAREA PROFESIONALĂ A OFIȚERILOR

Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Denumirea domeniului, a specializării sau cursului	Obiective	Durata	Structura pregătirii	Finalități
Domeniul: Inginerie navală și navigație Specializarea: Navegație, hidrografie și echipamente navale (FMM); Specializare: Navegație și transport maritim (FMC).	Formarea de ofițeri de marină militară de punte, comandanți SL 1-4; Formarea de ofițeri III maritimi punte	4 ani 4 ani	Pregătire universitară – științe inginerești	Aspirant inginer Ofițer III maritim punte.
Domeniul: Inginerie electrică, Specializare: Electromecanică (FMM-FMC)	Formarea de ofițeri de marină militară, electromecanici, comandanți SL-5 și formarea de ofițeri III maritimi mecanici	4 ani	Pregătire universitară – științe inginerești	Aspirant inginer și ofițer III maritim mecanic.
Domeniul: Inginerie și management, Specializarea: Inginerie și management naval și portuar	Formarea de ingineri economiști în domeniul portuar	4 ani	Pregătire universitară – științe inginerești	Inginer manager
Domeniile: Inginerie navală și navigație; Inginerie electrică; Inginerie și management.	Perfecționarea ofițerilor de marină militară și marină civilă și a inginerilor economiști	3 semestre	Pregătire universitară prin masterat	Diplomă de Master conform specializării
Domeniile: Inginerie navală și navigație; Inginerie electrică; Inginerie și management.	Perfecționarea ofițerilor de marină militară și marină civilă și a inginerilor economiști.	3 ani	Pregătire universitară prin doctorat	Doctor în științe



Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Viceamiral Ion Murgescu”

Denumirea domeniului, a specializării sau cursului	Obiective	Durata	Structura pregătirii	Finalități
Artilerie navală și artilerie Aa; Arme sub apă; Radio și observare-semnalizare; Radiolocație navală; Motoare și mașini navale.	Formarea de maiștri militari în conformitate cu specializările de punte și mașini	2 ani	Pregătire postliceală	Maistru militar clasa IV-a

Școala de Aplicație a Forțelor Navale

Denumirea domeniului, a specializării sau cursului	Obiective	Durata	Structura pregătirii	Finalități
Curs de bază	Specializarea în armă și pregătirea pentru îndeplinirea atribuțiilor primei funcții	4-9 luni	Modulul A: 3-4 luni (specializarea în armă și pregătirea metodică); Modulul B: 1-2 luni (pregătirea pentru prima funcție și executarea stagiului la unități)	Brevet de ofițer în activitate în specialitatea în care s-a pregătit și repartizarea în funcție la unități.
Curs avansat	Menținerea la un nivel ridicat de specializare în armă a ofițerilor, în scopul atingerii performanțelor și standardelor militare prevăzute în „Modelul absolventului” pentru cursul de carieră avansat. Perfecționarea pregătirii și dezvoltarea competențelor necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice funcțiilor corespunzătoare gradului de căpitan, existente în structurile forțelor navale.	4-8 săptămâni	Pregătire tactică și de specialitate; Pregătire de stat major; Pregătire în domeniul informaticii și limba străină.	Certificat de absolvire a cursului; Avansarea la gradul de căpitan.
Curs de stat major	Perfecționarea pregătirii și formarea abilităților necesare ofițerilor în lucrul de stat major, dezvoltarea competențelor necesare îndeplinirii atribuțiilor specifice funcțiilor de locotenent comandor existente în structurile navale.	4-8 săptămâni	Pregătire tactică și de specialitate; Pregătire de stat major; Pregătire în domeniul informaticii și limba străină.	Certificat de absolvire a cursului; Avansarea la gradul de locotenent comandor.

135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

Învățământul românesc de marină.

Prezent și perspective

Redacția revistei „Marea Noastră”, în colaborare cu Comandamentul Flotei, Academia Navală, Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale, Liga Ofițerilor din Marină, Asociația absolvenților Academiei Navale și Liga Maiștrilor Militari de Marină, a organizat o dezbatere despre prezentul și viitorul învățământului de marină. Activitatea se înscrie în șirul de manifestări consacrate împlinirii a 135 de ani de învățământ românesc de marină.

În deschiderea consfățuirii *viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan*, mediatorul schimbului de idei, a subliniat că scopul acestei activități este de a radiografia, prin opinii ale participanților, situația prezentă și de a exprima puncte de vedere privind viitorul previzibil al învățământului de marină. Domnia sa a spus că „se discută în diferite cercuri mai mult sau mai puțin autorizate, faptul că ofițerul de marină de până acum nu mai corespunde cerințelor actuale de la bordul navelor militare sau comerciale moderne ale căror instalații, aparatură și respectiv armamente sunt în continuu progres iar procesul de învățământ nu ține pasul cu această evoluție”.

Condițiile moderne de navigație pun în evidență necesitatea unei pregătiri teoretice deosebite și a unei practici bine orientate.

Este știut că timpul în școală nu ajunge pentru a răspunde acestor necesități. Se vorbește că absolvenții de astăzi nu mai sunt destul de eficienți nu numai datorită învățământului rămas în urmă, dar și a unei slabe atractivități a meseriei de ofițer de marină, pentru că aceasta nu mai prezintă o motivație materială corespunzătoare.

Astăzi se simte nevoia ca în învățământul de marină românesc să se pună accent pentru viitor, un viitor cu o viziune mai largă decât cea de acum câțiva ani în urmă”.

În continuare a arătat că prezenta consfățuire are rolul de a face un schimb de păreri între cei care desfășoară învățământ de marină și personalități din rândul beneficiarilor acestei activități, cu scopul de a determina în ce măsură viitorii ofițeri ai marinei române se integrează și se vor integra în viitor în îndeplinirea atribuțiilor ce le revin la bordul navelor.

S-au început discuțiile cu **starea actuală** a formării ofițerilor pentru marina militară și



civilă în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Acest subiect a fost abordat de *căpitanul comandorul dr. ing. Ionel Preda*, șeful catedrei de Electrotehnică, Comunicații și Armament naval, care a



înfățișat un studiu personal ce cuprinde mai multe capitole și subcapitole prezentate în continuare.

a) Cum gândim noi? b) Cum gândesc alte forțe navale? c) Ce asigură facultatea? d) Ce vrem noi? e) Ce își doresc studenții? Expunerea făcută cu ajutorul proiecteurului calculatorului a fost însoțită de interesante comentarii ale autorului, adesea critice cu tente pozitive (spunându-se de mai multe ori „aici ar trebui făcut ceva”).

Întrebarea cheie de după acest expozeu a fost: Ce să devină absolvenții facultății

militare formați pentru prima funcție la bordul navelor: ofițeri pregătiți în specialitățile Artilerie și Rachete; Arme sub Apă; Comunicații, Radiolocație și Hidrolocație, Electromecanică sau de ingineri de marină sau ofițeri de marină pe două profile: punte și electromecanici?

Pentru a răspunde la această întrebare s-a subliniat că **„formarea și perfecționarea ofițerilor de marină trebuie să corespundă „comenzii sociale” standardelor UE și NATO”**. Ce se cere pe piața resurselor umane în domeniul ofițerilor de marină trebuie să fie în centrul atenției planificatorilor învățământului. Interesante idei în legătură cu acesta au formulat *cdor dr. Virgil Moraru*, șeful Secției Doctrină și Instrucție din SMFN, *viceamiralul (r) Traian Atanasiu*, șeful catedrei de Navigație din Academia Navală, *viceamiralul Ilie Ștefan, C.L.C. Șerban Berescu*, director la Autoritatea Navală Română.

Dispute mai aprinse au fost în legătură cu întrebarea: specialiști sau ofițeri cu profil general, ingineri sau marinari?

Viceamiralul (r) Traian Atanasiu, a optat pentru „marinari”, *viceamiralul (r) Ilie Ștefan* a punctat ideea că se pot forma ofițeri pentru anumite specialități când nevoile o cer (așa



135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

cum s-au pregătit, într-o perioadă ofițerii rachetiști la Academia navală), *cdor dr. Mocanu* a susținut ca specializarea să se facă în trepte precum în Marina civilă (la CERONAV) care face cursuri după care se dau examene de brevet pentru diferite funcții (comandant, căpitan secund, șef mecanic, etc).

CLC Șerban Berescu a spus că este bine ca pentru prima funcție să se facă o pregătire bună ca ofițer de punte sau mecanic și apoi să fie învățământ periodic pe trepte ierarhice.

Viceamiralul (r) Traian Atanasiu a explicat că nu este necesară o pregătire ingierească ci una marinărească, de navigație, de folosire în luptă a armamentului și tehnicii de la bord.

Cdor (r) prof. univ. dr. Mircea Constantinescu a spus că astăzi, în condițiile tehnicii moderne, este necesar să se facă o pregătire politehnică în așa fel încât absolventul să aibă o temeinică bază de cunoștințe tehnico-științifice pentru o continuă pregătire, pentru a trece cu ușurință de la o specialitate la alta și să se integreze când trece de la o navă la alta.

În intervenția sa *viceamiralul Atanasiu* a spus că: „trebuie să pregătim marinari nu ingineri deoarece nu mai e nevoie pentru protecție socială să obțină o hârtie pe care scrie «inginer» că nu o ia nimeni în serios. Este necesar ca cei ce se pregătesc pentru marina militară să obțină (datorită programei parcurse), după examenul de rigoare, brevetul de ofițer 3 în marina civilă, unde să poată lucra și promova după plecarea din armată. Mulți ofițeri activi

solicită trecerea în rezervă deoarece piramida carierei militare impune acest lucru (numai 1/2 din aspiranți ajung căpitani)“.

Contraamiralul (r) George Petre a spus că „în flotele mari ofițerii se pregătesc pe specialități în navigație, artilerie-rachete, arme sub apă, comunicații și radio-electronică, electromecanică etc, dar în cazul marinelor mici nu este cazul. Promoția mea (1958) și alte câteva a urmat Școala Militară Superioară de Marină (după modelul sovietic) în 4



specialități în cadrul facultăților Navigație, Artilerie, Arme sub Apă și Transmisiuni. Au făcut carieră în Marina Militară pe specialitățile respective trei navigatori din 30, doi artileriști din 26, trei aseaiști din 52 și patru transmisioniști din 24. Deci, formarea pe domenii stricte de specialitate este valabilă, poate, pentru flotele mari (în SUA se formează pentru 16 specialități); pentru Forțele noastre Navale nu este necesar să-i punem pe «potecile înguste» ale specializărilor ci să-i formăm pe profile punte și electromecanici cu posibilitatea ca punțiștii să se specializeze ulterior“.

Raportul dintre perioada teoretică și

cea practică, o latură foarte importantă a învățământului de marină a fost o altă temă larg dezbătută.

Pentru extinderea perioadei pentru practica la bordul navelor în Planul de învățământ s-au exprimat *vam (r) ing. Ilie Ștefan*, *cam. (r) George Petre*, *vam (r) dr. Traian Atanasiu*, *CLC Mihail Dunaev*. S-a arătat că în opinia multor comandanți de nave (fregate, corvete, dragoare) pregătirea practică marinărească, de navigație și de folosire a armamentului a multor ofițeri tineri este mai puțin satisfăcătoare.

Este valabil și pentru ofițerii de marină civilă. S-au invocat procentele sub 50% ale absolvenților care promovează examenul de brevet imediat după absolvire (atât cei de la Academia Navală cât și cei de la Universitatea Maritimă Constanța).

Cultivarea dragostei pentru profesia de ofițer de marină este insuficientă au spus unii dintre participanți la discuții.

Astfel *cpt cdor Ionel Preda* a spus că „nu se cultivă eficient mândria de a fi ofițer de marină“. Legătura sufletească a tânărului ofițer cu nava este deficitară.

Cdor V. Moraru – „avem ofițeri care nu au dorința de a lucra pe nave“, subliniind că s-a confruntat cu această problemă când era comandant de navă și apoi comandant al unității de nave.

Noi trebuie să avem Academie Navală nu Academie ingierească. „Ingineria Navală e ceva vag“ (*cdor Ionel Preda*).

Alte probleme abordate:

Formarea și perfecționarea ofițerilor de marină militară și civilă – cât mai aproape de necesitățile serviciului pe nave, mai multă preocupare pentru formarea deprinderilor practice (*cdor Moraru*), folosirea simulatoarelor (*CLC M. Dunaev*).

În structura învățământului se are în vedere și raportul cheltuieli și rezultate (economie de piață – *cdor Moraru*).

În sistemul de învățământ va intra mai bine și pregătirea soldaților și gradaților voluntari, pregătire inițială și apoi pe trepte.

În comanda dată învățământului de marină este necesar să se determine cu precizie profilul absolventului, ce trebuie să știe acesta și ce vrem să poată să facă acesta. E treaba SMFN (*vam Traian Atanasiu*). Să se știe ce vrea beneficiarul (SMFN, A.N.R.). Pentru Marina civilă se pare că este mai clar (*vam Traian Atanasiu*).

Pentru viitor, a arătat *cdor Moraru*, există preocupări ce urmăresc optimizarea de sisteme. Promovarea omului cel mai bun pentru sistem. Se va urmări optimizarea sistemului de folosire a banilor, se va



135 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI ROMÂNESC DE MARINĂ

reduce din birocrație. Se va reduce personalul de asigurare a învățământului de la 12% la 4%, crescând ponderea profesorilor. Serviciile se vor externaliza.

CLC Șerban Berescu a spus că este nevoie de o adevărată reformă a învățământului de marină. Printr-un sistem gradual să se formeze MARINARI. Să fie flexibilitate încât să ne pliiem ușor pe cerințele noi ale modernizării navelor și ale activității pe mare. Din promoția sa doar 2-3 fac inginerie, ceilalți au fost sau sunt navigatori, marinari. Ar fi bine ca învățământul de marină să fie vocațional. Se pune întrebarea dacă este bine ca într-un număr mare de ani să se parcurgă materii care nu-s necesare ofițerului de marină. Trebuie văzut raportul dintre cerere și ofertă. De văzut cine aspiră forța de muncă pregătită de noi.

Pot fi integrați ofițerii din Marina militară în rândul ofițerilor de marină civilă prin examene de diferență pentru anumite discipline (comerț maritim, exploatarea navei, stabilitatea navei etc), în acest sens ANR va elabora actele normative necesare. Este necesar ca în programa studenților de la Secția Militară să existe și discipline de Transport maritim.

Mmp (r) Dumitru Mihăilescu, președinte de onoare al LMMM, a vorbit despre faptul că tinerii maiștri militari nu sunt foarte bine pregătiți deoarece nu se face corespunzător testarea aptitudinilor pentru specialități, pentru că se pierde mult timp cu activități extrașcolare; candidații nu vin din dragoste de meserie ci din interes; programele să țină seama de standardele NATO și UE pentru a forma specialiști nu mănuitori de tehnică.

Vam (r) ing. Ilie Ștefan: „Nu urmărim prin discuțiile noastre să revoluționăm învățământul. Aici sunt exprimate unele idei cu privire la modernizarea învățământului unele pot fi luate în seamă, altele nu. Nu criticăm pe nimeni, că nu avem căderea să o facem dar putem sugera unele idei”.

Cam (r) George Petre a subliniat că pentru viitor, nu se pot face planuri decât pe bază de Diagnoze și Prognoze elaborate prin folosirea unor metodologii științifice pe care astăzi le pune la dispoziție Sociologia, Psihologia socială și alte științe.

Vam (r) ing. Ilie Ștefan a intervenit sugerând să fie studiate cauzele pentru care aspiranții își cer demisia; de văzut care sunt problemele lor.

Dr. N. Papadopol, cadru didactic universitar cu vechime, a accentuat tonul optimist al dezbaterilor arătând că școala românească de marină are frumoase



tradiții, că și-a dovedit mereu capacitatea de a ține pasul cu nevoile vremii, că și acum se va replica și adapta rapid noilor condiții interne și internaționale. Cu profesori buni și studenți buni se vor realiza specialiștii necesari.

Cdor dr. Dragalina: „Se pare că beneficiarii nu sunt pe deplin mulțumiți de produsul nostru. Să vedem cine e de vină: școala sau alte condiții? De ținut seama că în ultimii ani nu ne completăm locurile iar

noastre sunt probleme ale întregii societăți. Dar ele pot fi rezolvate în timp și cu rezultate bune”.

Cdor Moraru: „Pentru viitor vom menține ce este bun în învățământul de marină și vom căuta a-l dezvolta. Nu vrem să fie reduse standardele dar trebuie să ținem seama de nevoile reale și să facem să fie atractivă profesia de ofițer de marină”.

Atanasiu Traian: „Datorită sistemului piramidal ce se practică prin promovare în armată, deci și în marina militară, 80% din absolvenți pleacă în viața civilă. Acestor 80% să le facem o pregătire pentru ca ei să fie folositori, pentru ca după 7-10 ani de activitate în armată să poată lucra în alt loc.

În planurile de învățământ să fie mai multe ore de marină, de specialitate, ca absolvenții facultății militare să poată obține brevet de ofițer maritim. Să nu le dăm absolvenților un carton fals cu mențiunea de inginer, care nu le folosește la nimic”.

Vam Ilie Ștefan: „Pentru ce-i pregătim? Este problema esențială care stă în fața conducerii marinei”.

CLC Șerban Berescu: „Revista «Marea Noastră» va fi o bună portavoce pentru susținerea ideilor care urmăresc perfecționarea continuă a învățământului românesc de marină”.

Vam Ilie Ștefan: „Dezbaterea noastră a urmărit să aducă în atenția factorilor de decizie, unele idei, păreri, sugestii și ea își va atinge scopul dacă acestea vor folosi pentru perfecționarea învățământului de marină românesc”.



unii dintre cei ce devin studenți au din liceu o pregătire necorespunzătoare. Sistemul nostru de învățământ este superior celui din multe țări. Trebuie oare să-l dăm în jos?”

Se pune întrebarea cum să fie atrași tinerii spre profesia de ofițer de marină militară? Ce primesc absolvenții: casă nu și venituri mai mici ca cei din marina civilă.

În corpul cadrelor didactice nu vin ofițeri cu experiență pe mare pentru că salariile nu sunt corespunzătoare iar pentru plata cu ora nu sunt bani suficienți.

CLC Dunaev, mulți ani comandant de navă: „Disciplinele de Transporturi maritime, în special la UMC, sunt predate de oameni care nu au umblat nici o zi pe mare”.

Cdor Dragalina – „Unele din problemele

REDAȚIA

Ziua Marinei 2007

15 august – Sfânta Marie Mare – Ziua Marinei Române. Prin manifestările de Ziua Marinei din 2007 s-a marcat și împlinirea a 105 ani de la prima sărbătorire a acesteia.

Evenimentului i-au fost consacrate numeroase manifestări în capitală, în porturile maritime și fluviale.

ÎN BUCUREȘTI

* La **8 august 2007** au fost organizate de Statul Major al Forțelor Navale activități consacrate Zilei Marinei.

În sala de spectacole a Palatului Cercului Militar Național, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful SMFN, a deschis adunarea prezentând pe scurt istoricul Zilei Marinei și preocupările actuale ale Forțelor Navale.

S-a dat citire ordinului comun al ministrului Apărării și ministrului Transporturilor și s-au prezentat mesajele SMFA și SMFT.

A urmat un sipozion în care s-au prezentat cinci referate, dintre care unul a fost susținut de președintele Ligii Navale Române, contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril.

S-au înmănat de către SMFN diplome de onoare unui număr mare de membri ai LNR din București și a urmat un spectacol artistic.

* La **15 august** filiala București a LNR a organizat festivitățile de Ziua Marinei pe lacul Herestrău. Au colaborat garnizoana capitalei, Regimentul 30 de gardă și protocol „Mihai Viteazul”.

La ora 10.00, muzica militară a intonat Imnul național al României.

În sunet de clopot și siflee a fost ridicat pavilionul și marele pavoaz.

S-a oficiat un serviciu religios de cinstire a memoriei eroilor marinari. Comandorul (r) Dănuț Toader, președintele LNR, filiala București, a prezentat semnificația zilei de 15 august.

După prezentarea mesajului președintelui României și a Ordinului de Ziua Marinei al ministrului Apărării a urmat salutul zeului Neptun.

Participanții s-au ambarcat pe patru vapoare și două șalupe care au efectuat turul lacului Herestrău.

Pe esplanada debarcaderului s-au desfășurat jocuri marinărești.

Masa festivă a avut loc la disco-barul „Herestrău”.

LNR a primit un sprijin substanțial din partea Primăriei capitalei, Administrației

Parcurilor, Lacurilor și Agreement, Ministerului Transporturilor, CN, ACN-SA Constanța și SC AKER YARDS SA Tulcea.

Au participat ofițeri activi de marină, ofițeri de marină în rezervă și retragere, marinari veterani de război, cercetaș-marini, membri ai LNR, tineret, sportivi, un numeros public precum și reprezentanți ai mass media.

Ilarion Barbu

LA CONSTANȚA

* La data de **11 august** a avut loc Ziua Porților Deschise în portul militar Constanța. A participat ministrul Apărării, dl. Teodor Meleșcanu și un numeros public. S-au vizitat navele de luptă și o expoziție de tehnică militară.

* La **14 august**, între orele 8.00 și 11.30, pe platoul din fața Comandamentului Flotei a avut loc prima parte a festivităților de Ziua Marinei.

După ceremonia ridicării pavilionului s-a dat citire mesajelor trimise de șefii categoriilor de forțe armate, de alte instituții și organizații.

Mesajul Ligii Navale Române adresat tuturor marinarilor, lucrătorilor portuari și constructorilor de nave a fost prezentat de contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR. El are următorul cuprins:

„Onorată asistență,

Dragi marinari,

Sunt deosebit de onorat că astăzi, de Ziua Marinei, am prilejul, ca în numele **Consiliului Director Național și a celor 11 filiale ale Ligii Navale Române**, să adresez cele mai calde felicitări tuturor marinarilor, navaliștilor și lucrătorilor portuari din țara noastră.

Liga Navală Română, înființată acum 80 de ani, este o **asociație** neguvernamentală, apolitică, **de cultură și propagandă marinărească, de promovare și apărare a intereselor pe ape ale României**. Liga editează revista „Marea Noastră”, începând din anul 1931. Ca și în anii trecuți, și în 2007, Liga Navală a organizat numeroase activități cultural-artistice și sportive în întâmpinarea Zilei Marinei, în cadrul programului devenit tradițional - „Luna spiritualității marinărești”.

La această sărbătoare a marinarilor, adresez tuturor celor care iubesc Marea și Dunărea, care îndrăgesc marina, **chemarea de a ni se alătura nouă, venind în marea familie a membrilor**

Ligii Navale Române. Astfel pot să contribuie concret la **cultivarea spiritului marinăresc în societatea română și îndeosebi în rândul tineretului**. Tinerii din școli și facultăți, precum și alte categorii de tineri, își pot găsi o preocupare utilă și plăcută în cadrul asociației noastre, practicând în mod organizat turismul pe ape, sporturile nautice, și navo-modelismul. Filialele Ligii Navale din Capitală, Constanța, Mangalia, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Giurgiu și Drobeta Turnu Severin primesc mereu noi și noi membri. Așteptăm la Ligă un număr mai mare de **ofițeri de marină, atât militari cât și civili**.

Vă rugăm să primiți dragi marinari, **urarea** de a naviga în siguranță pe tumultoasele valuri ale vieții, să vă bucurați de admirație și respect în societate, de dragostea celor apropiați, să aveți vânt bun din toate direcțiile, să ieșiți mereu victorioși din furtuni, să aveți tăria de a face față asprei meserii de luptător pe ape sau navigator.

Liga Navală Română vă urează tuturor Bun cart înainte!”

Mesajul este semnat de președintele LNR contraamiral (r) ing. Ioan CHIRIL.

Un mesaj de felicitări a fost înmănat conducerii SMFN și de contraamiralul (r) ing. Corneliu Cristescu, președintele filialei Constanța a LNR.

S-au acordat distincții ofițerilor și maiștrilor militari care s-au evidențiat în activitățile navale internaționale.

După aceea a urmat la Crucea Marinarilor o ceremonie religioasă pentru cinstirea eroilor marinari și depunerea de coroane și jerbe de flori.

La aceste manifestări a participat amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului



Depunere de coroane de flori la Crucea Marinarului

Major General și contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale.



Garda de onoare prezintă onorul președintelui României, Traian Băsescu



Defilarea navelor de luptă



Vedetă rapidă de scafandri



Trasul la parâmă



Concurs de bărci

* **15 august.** La Constanța festivitățile au avut loc în prezența președintelui României, domnul Traian Băsescu.

În acordurile imnului național a fost ridicat pavilionul și marele pavoaz.

A rostit un scurt cuvânt de deschidere șeful Statului Major al Forțelor Navale.

După citirea Ordinului comun al M.Ap., M.T. și M.I.R.A. a urmat slujba religioasă, oficiată de I.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului și un sobor de preoți.

Oficialitățile și numerosul public au ascultat alocuțiunea președintelui țării care a subliniat importanța Mării și Dunării pentru istoria prezentă și viitoare a României. Președintele a decorat pavilionul fregatei „Mărășești”.

După sosirea Zeului Neptun au urmat întreceri marinărești, exerciții de luptă ale navelor, scafandrilor de luptă, infanteriei marine și parașutiștilor.

Defilarea navelor, în rândul cărora s-a aflat și legendara navă școală „Mircea” cu toate pânzele ridicate, a constituit un moment deosebit al festivității.

Seara, pe scena din Piața Ovidiu a avut loc un concert susținut de formații cunoscute; au fost prezenți mii de constănțeni și turiști. Pe faleză, publicul a admirat aprinderea pavoazului electric și un impresionant foc de artificii.

Printre organizatori alături de SMFN, Prefectura și Primăria Constanța s-a aflat și filiala LNR Constanța.

LA MANGALIA

În portul turistic Mangalia festivitățile au început la ora 10.00 prin ridicarea pavilionului, geacului și marelui pavoaz. S-a oficiat o slujbă religioasă și au fost lansate la apă ancore de flori pentru



Luarea purcelului de la vârful școndrului

cinstirea eroilor marinari.

După sosirea zeului Neptun au urmat jocuri marinărești.

S-a vizitat apoi o expoziție de tehnică navală militară. Această primă parte a programului a fost pregătită și desfășurată sub conducerea comandantului garnizoanei Mangalia, comandorul Corneliu Bocai.

În Portul Turistic, pe scena Scoica,

administrația locală în colaborare cu Aldaco Film a organizat, seara, un spectacol în care au susținut recitaluri soliști cunoscuți.

Manifestările s-au încheiat cu un foc de artificii.

LA BRĂILA

* Corespondentul nostru Petre Maravela ne informează că în perioada **10-18 august**, publicul brăilean a putut vedea la Cercul Militar expoziția dedicată Zilei Marinei.

S-au expus: mărci poștale și colije reprezentând nave românești și ștampile speciale, plicuri ștampilate la diverse expoziții, cărți poștale și ilustrate cu nave militare și civile; comandanții Marinei Militare de-a lungul timpului, imagini cu navele militare românești, reproduceri



Navă de luptă fluvială participantă la festivitățile de Ziua Marinei

după lucrările pictorilor ofițeri de marină Dimitrie Știubei și Valentin Donici; imagini cu veliere și nave școală din lume; imagini de la serbările Zilei Marinei din porturile fluviale și maritime românești de-a lungul vremii; machete cu nave militare printre care monitorul „M. Kogălniceanu” și nelipsitul bric „Mircea” (în format 1,3 metri)

Vizitatorii au mai putut vedea: calendare editate de LNR, reviste cu profil de marină – editate de filialele din Constanța, București și Galați; imagini de la Muzeul Marinei Române și Muzeul Academiei Navale .

Autorul expoziției – maestru militar în rezervă Petre Maravela, a prezentat istoricul Zilei Marinei și activitățile desfășurate cu acest prilej în porturile românești de-a lungul timpului.

Au fost prezenți membrii clubului colecționarilor, marinari ai Serviciului Fluvial, media locală și vizitatori.

* La **15 august** la Brăila administrația locală, împreună cu unitățile militare de marină au organizat ample manifestări dedicate Zilei Marinei.

REDACTIA

Foto: Maria GROSU
și Diana-Maria PETRE

Adunarea generală a L.N.R.

În ziua de 12 mai 2007, la Palatul Cercului Militar Național, a avut loc Adunarea generală anuală a LNR. A fost intonat imnul național al României. În sală erau prezenți delegații aleși în cadrul adunărilor filialelor LNR din teritoriu: București, Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin.

S-a păstrat un moment de reculegere pentru cei dispăruți în ultima perioadă: Victor Bogdan, Constantin Scarlat, Ion Nițulescu, Filaret Popescu, Victor Basistai, Victor Emil Gelles.

Raportul de activitate (intitulat „Starea Ligii Navale Române”) a fost prezentat de dl c.am (r) ing. Ioan Chiril, președintele interimar al LNR. Cdor (r) Ernest Daisa a prezentat raportul Comisiei de cenzori, iar ing. Ilarion Barbu a dat citire Calendarului activităților ce se vor desfășura în 2007-2008 sub egida LNR. La discuții au participat: cdor (r) Nicolae Ștefan; cdor (r) Ernest Daisa; eleva Iuliana Anghelescu; cdor (r) Dan Ghimbășanu; of. el. Mihai Căciuleanu; dl. George Bârzănescu; col (r) Petre Stoica, președintele Asociației Naționale Cultul Eroilor (ANCE); Mmp (r) Ștefan Gherghel, veteran de război;

prof. Elena Stănescu, dir. Șc. Gen. Nr.10 „Koiciu”; dna Aurelia Oncescu; cdor (r) Doru Ionescu; ing. Silviu Morariu; c.am (r) dr. ing. Corneliu Cristescu; dl. Dănuț Chiriac, căpitan de port la Sulina; prof.dr.ing. Mihai Ghiba - CZ Drobeta Turnu Severin.

În cursul discuțiilor s-a propus modificări la Statutul LNR, înființarea unei filiale la Călărași, o mai bună mediatizare pe plan național a activității LNR, îmbunătățirea colaborării cu alte ONG, activizarea activității în rândurile tineretului școlar, o mai bună colaborare cu „cercetașii marini”, să se acționeze pentru creșterea numărului de membri ai LNR, în special ai numărului de membri juniori, definitivarea monumentului marinarilor de la Drobeta Turnu Severin, o mai mare atenție învățământului de marină.

În încheierea discuțiilor a luat cuvântul contraamiralul de flotilă Dan Popescu, locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.

A urmat alegerea organelor de conducere și acordarea de diplome de excelență, de onoare și de merit.

Ilarion Barbu

Dare de seamă asupra activității Ligii Navale Române în anul 2006

În conformitate cu prevederile Statutul L.N.R. și ale OG 26/2000 și modificările aduse acesteia prin Legea nr.246/2005, a fost convocată Adunarea Generală a asociației noastre pentru a analiza activitatea desfășurată de Consiliul Director Național și de filialele și sucursalele LNR în perioada ce s-a scurs de la ultima ADUNARE GENERALĂ până azi.

(Notă: Conform art.13 (Legea 246/2005) filialele sunt entități cu personalitate juridică. Conform art.13¹ – 1 Asociația își poate constitui sucursale ca structuri teritoriale fără personalitate juridică). Așadar mai avem filiale la București, Constanța, Drobeta Turnu Severin și sucursale la Mangalia, Galați, Brăila, Tulcea, Sulina, Giurgiu, Oltenița și Calafat.

Din nefericire și în perioada la care ne referim constelația LNR și a Marinei Române s-a rărit. La 22 octombrie 2006 a căzut o stea de primă mărime – viceamiralul (r) Victor Bogdan președintele Ligii Navale Române, fost șef al Statului Major al Marinei Militare – în septembrie a împlinit 86 de ani. Și alte stele au căzut definitiv, amintesc pe comandorul (r) Constantin Scarlat, pionierul scafandrieriei militare și arheologiei marine, comandorul (r) ing. Nițulescu Ion, președintele filialei LNR Brăila, comandorul (r) Popescu Filaret din Constanța, ofițerul mecanic din flota de pescuit oceanic Victor Basista și

inginerul Victor Emil Gelles, multiplu campion de yachting.

„Dumnezeu să-i aibă în cart”.

Liga Navală Română a funcționat sub conducerea Consiliului Director Național format din oameni cu dragoste de mare și pasiune pentru navă și larg, constituit din:

- Președinte vam (r) Bogdan Victor până la 22 octombrie 2006, iar de la 14 noiembrie 2006 până în prezent de subsemnatul ca președinte interimar.

- Vicepreședinți: vam (r) ing. Ilie Ștefan, vam (r) ing. Ion Plăviciosu, ing. Ioan Cuncev, ing. Florin Gusman, cam (r) Ion Boian,

- Secretar general: - cdor (r) Marin Dumitrescu

- Membri de drept: - cdor (r) Dănuț Toader – filiala București – președinte, cam (r) Corneliu Cristescu – filiala Constanța – președinte, clc Octavian Gheorghiu – sucursala Galați – președinte, cdor (r) Victor Velef – sucursala Giurgiu – președinte, dr. ing. Mihai Ghiba – filiala Drobeta-Turnu Severin;

- Membri: - ing. Valerie Timofei – Comodor YACHT CLUB REGAL ROMÂN, ing. Ilarion Barbu – Șef Departament Cultură, col. (r) Nicu Mușuroi – Șef Departament Adm.-Finanțe, av. Suzana Toader – Șef Careul Doamnelor (în prezent Elena Clonțea), cam. (r) Raymond Stănescu – Șef Departament Veterani de Război, prof. Virgil Milescu – Șef Departament Tineret,

cdor. (r) Florea Ionescu – Șef Departament Aniversări, cdor. (r) Neculai Pădurariu – Șef Departament Relații Externe, cdor (r) Ernest Daisa – Șef Departament Legislativ, cam. (r) Petre Balica, ing. Petre Pleșcan – Șef ANR București, clc. Șerban Cucu – Director General Transporturi Navale în Ministerul Transporturilor, ing. Constantin Alexandrescu – fost director general MTT, ing. Sergiu Filipescu.

Liga Navală a acționat prin filialele și sucursalele acesteia. Vă prezint activitatea acestora:

Filiala București – filială foarte bună, după Constanța

Președinte – până la 14.11.2006 subsemnatul. De la această dată și în prezent cdor (r) Dănuț Toader. A avut și are un Consiliu Director format din oameni devotați, angrenați continuu în febra pregătirii evenimentelor marinărești. Editează revista „România Maritimă și Fluvială. Magazin”, dar cu un ritm scăzut de apariție. Deși se iau măsuri de susținere a apariției acesteia, finalizarea operațiunii rămâne tot pe un singur om – ing. Silviu Morariu. Consiliul Director Național susține voința conducerii filialei București ca publicația „Matelot” al cărui responsabil este domnul Florin Gusman să fie suplimentul revistei „România Maritimă și Fluvială. Magazin”. De remarcat la această filială care are peste 300 de membri, *actori plătitori de cotizații* (așa cum i-a numit președintele filialei,

comandorul (r) Dănuț Toader) nu sunt decât 117.

Filiala Constanța – „Filiala nr.1“ F.B; Președinte – domnul contraamiral (r) dr. ing. Corneliu Cristescu. Consiliul Director pe care îl conduce este caracterizat de entuziasm în a aborda experiențe uneori impredictibile. Se simte la această filială coeziunea dintre activitățile cu specific marinăresc, tehnic și științific militar și comercial, în relațiile simple în aparență, dar complexe la o analiză aprofundată ce se crează la rezolvarea evenimentelor. Această filială concepe și editează organul de presă al LNR „MAREA NOASTRĂ“ cu sprijinul neprecupețit al Companiei Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A. Revista este foarte apreciată în mass-media. Pentru revista „Marea Noastră“, Dunărea și marea sunt considerate locuri unde pulsează viața marinărescă, a lucrătorilor portuari și a navalștilor din șantierul naval, deci cei cărora li se adresează publicația. Ea este condusă de un grup competent, format din directorul revistei, domnul viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, redactorul șef contraamiral (r) Petre George, dr. Ioan Porumb și Maria Grosu. Actori plătiți de cotizație sunt la membri seniori 260 din 273, la membri juniori din 260 de elevi plătiți sunt numai 47. Este necesar să aibă în atenție unificarea LNR cu LO din MM.

Filiala Drobeta Turnu Severin - președinte: prof.dr.ing. Mihai Ghiba, care pune mult suflet pentru afirmarea filialei în viața marinărescă. Este autorul propunerii (însușită și apreciată de directorul general al ANR) ca toți posesorii de ambarcațiuni să fie membri ai LNR (prin discuții amiabile). Nu poți să conduci o ambarcațiune fără să fi membru al LNR. Noi propunem să introducem această regulă în documentele de înscriere. Aici sunt cotizanți plătiți 42 din 95 înscriși. Consiliul Director al LNR, filiala Drobeta Turnu Severin, împreună cu toți admiratorii Dunării sunt conștienți, că și aici tradițiile marinărești pot fi valorificate mai bine. Domnule profesor dr. de la Universitatea din Craiova, Ghiba avem rugămintea de a reactiva sucursalele Bechet, Corabia, Calafat, la o viață inclusă în arealul nostru marinăresc și poate vă gândiți la editarea unei reviste cu numele specific Dunării de Sus.

Sucursala Mangalia – condusă bine de contraamiralul (r) Ioan Postică.

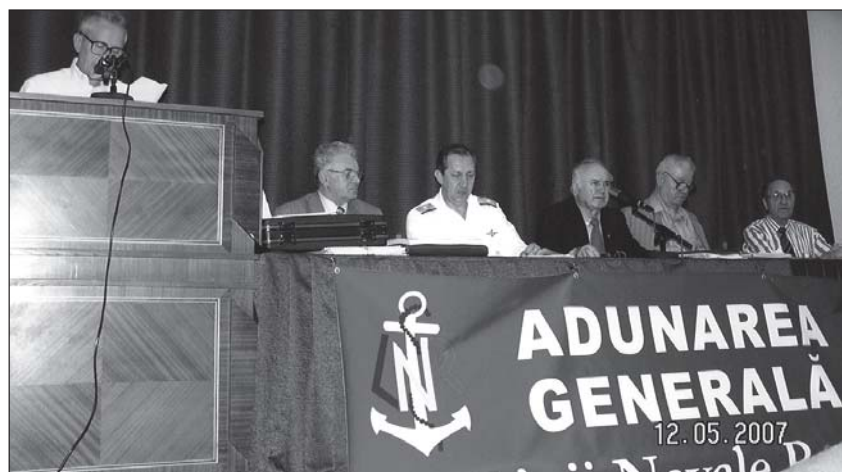
Filială vizitată de subsemnatul, cam. Boian și domnul Gherghel.

Un Consiliu Director angrenat în

organizarea, pregătirea și desfășurarea activităților dedicate mării și marinarilor în vederea finalizării optime a acestora. Se simte la acest consiliu dorința de atragere a ofițerilor activi de marină la viața sucursalei LNR Mangalia. Aici funcționează cel mai tânăr și apreciat ansamblu artistic „Tinemar“ sub bagheta prof. col. (r) Ștefănescu. De aici din cel mai sudic municipiu al litoralului românesc al Mării Negre a apărut o stea, un nou marinar scriitor. El este Întorsura-Moldoveanu – membru al Ligii Navale Române, care a scris un volum de versuri dedicat tuturor marinarilor. Cartea, așa cum precizează autorul, este inspirată din viața, realitatea actuală, din articolele

de poezie. Despre acest fluviu gălățenii și-au făcut visuri fericite, pe care le-au dus pe vânt, pe undele spre mare. Galațiul este un capitol din chiar istoria Dunării. „Actualitatea pe Dunăre“ trăiește și arată trecutul, prezentul și viitorul acestui clasic rege al fluviilor, drumul de rondă al României.

Lipsa unui sediu corespunzător este marea problemă cu care se confruntă sucursala. Consiliul Director Național speră să sprijine această asociație în rezolvarea acestei probleme. Să încercăm o unificare cu filiala Galați care are personalitate juridică dar care a dispărut din sfera de activitate a LNR prin inactivitate.



ziarelor, TV, radio, unde încălcările legii, hoția, prostia, crima organizată și mafia este redată cu amănunte. A scris-o „râzând-plângând, cu dragoste, cu ură, blajin și crâncen“. Poetul dorește să se afirme și prin proză. Sarcina sucursalei LNR este să-l ajute.

Sucursala Galați – sucursală bună.

Președinte: clc Octavian Gheorghiu. Deși se află într-un oraș port principal la Dunăre, cu frumoase tradiții marinărești (aici acum 80 de ani, 1927, un grup de inițiativă a hotărât înființarea LNR), cu toate eforturile și chemările adresate de către Consiliul Director al sucursalei, în special tineretului: elevi, studenți și marinari la viața spirituală marinărescă elevată, totuși numărul participanților la evenimentele organizate este redus. În prezent filiala are 130 de membri față de 74 la finele anului 2004. sucursala se remarcă în colaborarea cu Asociația Armatorilor Fluviali și prin acțiuni de sponsorizare în editarea revistei „Actualitatea pe Dunăre“ care publică materiale de o deosebită însemnătate pentru toți cetățenii, este hrană spirituală a celor ce iubesc „Dunărea“, loc de bogăție, de întâmplări, de vitejie, de amor,

Sucursala Brăila – sucursală bună, cu perspective.

Președinte ales la 09.03.2007 – domnul contraamiral (r) Petre Cioromele.

Sufletul acestei sucursale a fost comandorul (r) ing. Ion Nițulescu plecat în veșnicie în noiembrie 2006. A urmat comandorul Alexandru Iordan comandant al Dn 67 NPA, mutat la Constanța. În prezent conduce această sucursală domnul contraamiral Petre Cioromele. Hotărârea cu care a plecat la drum, o considerăm o oportunitate pe care a inclus-o în remarcabile muncă pe care dorește s-o realizeze alături de Consiliul Director în orașul port comercial și militar la Dunăre – Brăila. De filiala Brăila depinde existența și chiar dezvoltarea forțelor fluviale în acest port. Trebuie să se scrie „istorie“ și despre necesitatea forțelor fluviale.

Are 381 de membri LNR și consideră că va deveni una din sucursalele de frunte ale LNR. Ea va acționa pentru reînvierea și răspândirea Cultului Dunării și a Forțelor Fluviale.



➔ **Sucursala Tulcea** – președinte comandor Constantin Peneoaș.

Sucursală bună, cu perspective, condusă de un președinte entuziast reales în 21 aprilie 2007 prin voința unanimă a membrilor acesteia. Cuvinte foarte frumoase avem și despre Consiliul Director al sucursalei care desfășoară activități foarte atractive într-un sediu cu încăperi destinate exclusiv activităților sucursalei. Nu putem trece cu vederea Cercul de Navomodel al orașului înființat și condus cu dragoste și devotament de președintele sucursalei LNR. Domnul profesor Milesco s-a angajat să sprijine concret activitatea acestei asociații în domeniul navomodelismului. Noi avem încredere că noul Consiliu Director va reactiva editarea revistei „Dunărea Maritimă”.

Sucursala Sulina – condusă de domnul cpt. de port Dănuț Chiriac, care este sufletul organizării și desfășurării tuturor activităților din Sulina legate în special de CE a Dunării și de evenimentele marinărești. LNR și filialele București și Constanța au participat la unele evenimente petrecute aici unde bătrânul Danubius își pierde și apa și numele în mare! Avem membri ai LNR cu rădăcini adânci în acest oraș care n-au uitat de apa limpede de baltă, de eșaloanele de cocori, de stoluri negre de cormorani și caravane albe de lebede sfioase plutind în tăcerea solemnă a bălții ca într-o lume aparte, dintr-o altă vârstă a omenirii, din vremea creației, de pe când nu se despărțise apa de uscat.

Sucursala Giurgiu – președinte ales la 31.03.2007 – domnul comandor (r) Dumitru Cucu.

În anul care a trecut (așa cum spune fostul președinte Victor Velef) a funcționat mai mult la cota de avarie datorită numărului mic de membri activi – 22. Suntem convinși că noul președinte domnul comandor (r) Dumitru Cucu cu experiența pe care o are, prin vocație și meserie, care și-a închinat viața apei și navelor, de tânăr locotenent legat de mama Dunărea, va reuși să realizeze reînvierea și răspândirea cultului LNR în rândul giurgiujenilor. Fiind în relații foarte bune cu directorul Autorității Navale Giurgiu, domnul Florin Oprea, vor putea, împreună, să realizeze o mobilizare generală a tuturor celor cu dragoste de apă și marinari. Vom da curs propunerii de recunoaștere prin documente legislative a pregătirii cadrelor de marină astfel ca aceștia să nu mai fie obligați a da examen pentru conducerea ambarcațiunii – propunere făcută la AG a sucursalei Giurgiu.

Consiliul Director Național și toate filialele și sucursalele au organizat și desfășurat activități prilejuite de sărbătorile tradiționale marinărești ca Ziua Marinei, Ziua Apelor, Ziua Dunării și comemorarea unor evenimente de mare importanță pentru Marina Română. Considerăm că obiectivele respective au fost îndeplinite corespunzător. Ele au însă un caracter permanent și rămân în atenție.

În perioada la care se referă darea de seamă LNR Consiliul Director Național a avut o foarte bună colaborare cu Statul Major General, Statul Major al Forțelor Navale, Comandamentul Flotei, cu ANVR și UNCMRR, Asociația Națională Cultul Eroilor, Ligile Aeriene Române, Yacht-Clubul Regal Român, Ministerul Transporturilor – Serv. Administrativ, cu domnul Degeratu – Director general, Direcția Generală Transport Naval, Cercul Militar Național și Muzeul Militar Național.

Nu pot să nu mă opresc asupra activității de colaborare cu instituții militare și civile din țară și străinătate, cu organizații neguvernamentale – Asociația Diplomaților Militari, precum și relațiile personale pe care le au în străinătate unii colegi cum este cazul domnului comandor (r) Neculai Pădurariu care trimite pe cheltuiala proprie materialele noastre în țări ca Italia, Portugalia, SUA, Grecia și Germania și ocazional în Anglia, Austria, Cehia și Olanda.

Doamna Elena Trifan-Ploiești, distinsă colaboratoare și simpatizantă a LNR pe lângă difuzarea materialelor noastre în Ploiești, tot pe cheltuiala proprie, trimite aceste materiale în țări ca: Belgia, Canada, Germania și Suedia.

Pentru materiale proprii și cele primite din străinătate și donate la rândul nostru primim mulțumiri verbale, telefoane, mesaje prin e-mail și scrisori de mulțumire.

În ceea ce privește pagina de internet vă informăm că s-a discutat cu Statul Major al Forțelor Navale pentru ca LNR să fie trecută ca anexă la pagina de internet a Forțelor Navale.

Trebuie sporite eforturilor pentru a se obține calitatea de persoană de utilitate publică pentru LNR și de persoană juridică pentru sucursale. Întocmirea documentației pentru obținerea calității de Asociație de Utilitate Publică este în curs de rezolvare.

Funcționăm în noul sediu, Calea Griviței nr.121, sector 1.

Aducem mulțumiri pe această cale domnului ec. Gh. Degeratu, domnului ing. I. Cuncev (IPTANA) și domnului ing. Florin Gusman pentru ajutorul ce ni l-au dat și ni-l dau în continuare în acest caz și în

multe alte probleme.

Mulțumesc de asemenea cdor (r) Dumitrescu Marin, secretarul general al LNR, pentru modul în care s-a implicat în rezolvarea acestui obiectiv – sediul.

Filialele și sucursalele sunt îndemnate insistent să caute înțelegere la organele administrației locale spre a-și asigura sedii corespunzătoare (bineînțeles cele care nu posedă aceste spații) și pentru organizarea și desfășurarea activităților din plan.

Avem cuvinte de laudă pentru colegiile de redacție de la cele trei reviste în special „Marea Noastră” și „Actualitatea pe Dunăre”, care se străduiesc și reușesc să mențină revistele la un nivel corespunzător privind conținutul, ritmul de apariție și aspectul. Reiterăm recomandările conducerii Statului Major General referitor la necesitatea abordării aspectelor tactico-strategice din perioada 1948-1990 și problemelor tehnico-științifice din această perioadă.

De abordat problemele postbelice ale flotei maritime, flotei de pescuit oceanic, construcțiilor navale, realizării în țară a aramentului de marină etc. care au avut o extensie maximă în perioada 1970-1980.

În încheiere, aduc mulțumiri sincere tuturor celor care, membri sau nu ai LNR, înțeleg corect rostul acestei asociații și sprijină activitatea ei. Mă refer la Organizațiile cu care colaborăm în mod frecvent și pe care le-am enumerat mai înainte dar și la sponsorii fără al căror ajutor LNR nu ar supraviețui. Mă refer însă și la toți membri LNR din conducerea centrală și de filiale și sucursale care desfășoară o activitate absolut benevolă, fără a primi nici un fel de recompensă bănească sau de altă natură, ci în cele mai multe cazuri, fac apel la buzunarul propriu, cheltuind energie, timp și mai ales nervi, alegându-se în schimb cu criticile și nemulțumirile celor ce se consideră mai capabili, gata să prezinte idei cum și ce trebuia să facem, dar când se cere să punem umărul și să trecem la fapte, știu să se eschiveze. Din păcate mai sunt și asemenea cazuri.

În concluzie, considerăm că în acest an, LNR și-a îndeplinit cea mai mare parte din obiectivele asumate, cu greutatea ivite pe parcurs. Avem convingerea că în organizația noastră sunt suficiente forțe capabile să îndeplinească cu bune rezultate obiectivele pentru care a fost creată, sporindu-și importanța și rolul în condițiile în care țara noastră și-a ocupat locul cuvenit în Uniunea Europeană. ■

Adunarea generală anuală a L.N.R.



Adunarea generală anuală a L.N.R. din data de 12 mai 2007 a ales președinte de onoare al Ligii Navale Române pe domnul viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan și ca președinte al Ligii pe domnul contraamiral (r) ing. Ioan Chiril.



CONSILIUL DIRECTOR NAȚIONAL AL LIGII NAVALE ROMÂNE ALES DE ADUNAREA GENERALĂ DIN DATA DE 12 MAI 2007

Contraamiral (r) ing. Ioan Chiril – **președinte**
Ing. Ilarion Barbu – **primvicepreședinte**

Vicepreședinți:

Contraamiral (r) dr. ing. Ion Plăviciosu
Contraamiral (r) Petre Balica
Ing. Florin Gușman
Ing. Ioan Cuncev

Comandor (r) Marin Dumitrescu – **secretar general**

Membri:

Comandor (r) Dănuț Toader – președinte filiala București
Contraamiral (r) dr. ing. Corneliu Cristescu – președinte filiala Constanța
Clc. Octavian Gheorghiu - președinte sucursala Galați
Contraamiral (r) ing. Ioan Postică – președinte sucursala Mangalia
Contraamiral (r) Petre Cioromele – președinte sucursala Brăila
Comandor (r) Dumitru Cucu – președinte sucursala

Giurgiu

Dr. ing. Mihai Ghiba – președinte filiala Drobeta Turnu Severin

Comandor Constantin Penoaș – sucursala Tulcea

Cpt. de port – Dănuț Chiriac – sucursala Sulina

Col. (r) Nicu Mușuroi – șef Departament Financiar

Dna Elena Clonțea – șef Departament Doamne

Prof. Virgil Milescu – șef Departament Sporturi Nautice

Comandor (r) Florea Ionescu – membru

Comandor (r) Neculai Pădurariu – șef Departament Relații Externe

Comandor (r) Ernest Daisa – șef Departament Relații Interne și Administrative

Ing. Silviu Morariu – șef Departament Cultură

Comandor (r) Ștefan Chira – șef Departament Evidență membri

Contraamiral (r) Ioan Boian

Ing. Constantin Alexandrescu

Ing. Sergiu Filipescu

Mmp (r) Ștefan Gherghel

Comandor (r) av. Marius Popescu-Călărași

MEMBRI DE ONOARE AI L.N.R.

*declarați de Adunarea Generală
din data de 12 mai 2007*

Contraamiral (r) George Petre
Ing. Ioan Cuncev
Ing. Florin Gusman
Dr. Ioan Porumb
Ing. Ioan Suciu
Ec. Gheorghe Degeratu
Comandor (r) Neculai Pădurariu

ALTE DISTINCȚII

*acordate cu prilejul
Adunării Generale
din data de 12 mai 2007*

Au mai fost distinși cu Diplome de Merit 47 de membri ai LNR printre care președinții filialelor Constanța, București, Galați, Sulina, Drobeta-Turnu Severin, Mangalia, redactorul-șef al revistei „România maritimă și fluvială. Magazin“.

Un accident submarin ciudat

Vam (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Evenimentele ce au loc în mediul subacvatic sunt imperceptibile ochiului omului dar și de cel electronic al sateliților și radarelor pentru că toate acestea sunt oarbe sub apă.

Dintre evenimentele ce s-au petrecut în acest mediu unele au fost spectaculoase iar altele adevărate catastrofe ca în cazul submarinelor care, în timpul războaielor dar și în timp de pace, au pierit cu echipaje cu tot în adâncurile mărilor și oceanelor aducând ofrande zeului Neptun mii de vieți omenești.

Un accident submarin ciudat s-a petrecut cu mulți ani în urmă, mai precis în martie 1988 și care a constituit subiectul mai multor gazete.

De pildă ziarul „Frankfurter Allgemeine Zeitung” din decembrie 1988 și revista „Posseidon” nr.2/1989 au relatat despre un accident subacvatic ciudat care s-a petrecut în câmpul de platforme petroliere din Marea Nordului, localizat între Bergen și insulele Scoțiene. Evenimentul care a avut loc pe timpul desfășurării unei manevre navale, a constat în „prinderea” unui submarin al Brunde-marinei, în diagonalele platformei „Oseberg B” care aparținea Norvegiei.

În urma „coliziunii” au survenit avarii grave la suportii platformei.

Împrejurările în care a avut loc evenimentul sunt prezentate marelui public de gazetele ce au fost menționate mai sus.

Pentru că în vremurile noastre pirateria submarină este un lucru plauzibil, forțele navale NATO din Marea Nordului au convenit să studieze și să testeze modul în care se face siguranța și protecția instalațiilor de extracția gazelor și țiteiului din zăcămintele existente în această mare. Împotriva oricărui atac terorist.

Pentru realizarea ideii au fost reunite forțe navale serioase compuse din nave de patrulare rapide, vedete, elicoptere și submarine cu care s-a organizat și desfășurat o aplicație (un exercițiu de luptă) cu partidă dublă care a avut ca temă „verificarea pazei și protecției instalațiilor petroliere”.

În cadrul acestui exercițiu naval de luptă submarinul U27 (de tip 206) din marina RFG primise misiunea de a marca inamicul „terorist” și să servească drept țintă pentru navele de suprafață și aviația de cercetare ale forțelor de apărare.

RFG a construit acest tip de submarin în șantierele Howaldts din Kiel și Nordsecwerke din Emden cu care a dotat marina proprie în perioada 1973-1975 cu o serie de 12 unități.

Acest tip făcea parte din clasa submarinelor mici având un deplasament de 450 t la suprafață și 498 t în imersiune la o lungime de 48,6 m și o lățime de 4,6 m.

Propulsia submarinului era Diesel-electrică care îi asigura la suprafață o viteză de 10 Nd dată de un motor Diesel de 1200 CP și de 17 Nd în imersiunea asigurată de un motor Siemens de 1,32 Mw. Era dotat cu torpile 533 m/m.

Echipajul era format din 22 de membri din care 4 ofițeri.

Comandantul submarinului din dorința de a-și îndeplini pe măsură misiunea, și ca să fie cât mai greu de descoperit a recurs la o stratagemă hotărând să ascundă pe U27 în câmpul de platforme.

În ziua de 6 martie 1988 comandantul a ordonat deplasarea submarinului, în imersiune, în raionul pe care l-a stabilit între platformele Osaberg B și Petrojare I.

Pe timpul marșului de apropiere, la imersiunea de 40 m, U27 a abordat diagonalele platformei petroliere Oseberg B

ce avea dimensiunile de 90m x 70m și înălțimea de 140 m de la sol până la puntea principală.

Oseberg B era singura platformă ancorată în acea zonă.

Pagubele produse ca urmare a acestui accident s-au ridicat la suma de 22 milioane DM (mărci RFG) din care 3,5 milioane DM pentru reparațiile submarinului.

Din această sumă nu a fost imputat nimic în sarcina comandantului de submarin care a fost absolvit de o vină oarecare.

Ancheta făcută de Tribunalul Maritim, pe baza concluziilor reieșite din cercetările întreprinse de Arsenalul marinei din Wilhelmshaven a stabilit că abordajul s-a produs din cauza defecțiunilor tehnice ale aparatului de hidrolocație (HL) care a oferit date eronate cu 11°4'.

Tribunalul Maritim a mai stabilit și unele greșeli ce reveneau conducerii submarinului în imersiune.

Cea mai mare greșeală ce a fost imputată ofițerilor cu navigația a constat în folosirea unor hărți de navigație vechi care nu fuseseră corectate în special cu privire la coordonatele platformelor respective.

După datele prezentate de cercetările întreprinse a mai rezultat că datele eronate oferite de aparatura de HL s-au datorat și acusticii submarine. Este cunoscut că acustica submarină este foarte dificilă din cauză că ea prezintă multe dificultăți. Ea este preponderent influențată de mediul acvatic datorită eterogenității apei pricinuită de temperatura și adâncimea apei din zonă.

Aceste fenomene au făcut ca datele obținute de la HL să fie variabile.

Ancheta a mai constat, în raionul în care a navigat submarinul, existența unui curent marin de al cărui sens și viteză nu s-a ținut cont și care curent a avut o mare influență asupra preciziei navigației. În cazul în care ofițerii de la bord și-ar fi dat seama și ar fi determinat valorile și influența acestora asupra drumurilor urmate de submarin n-ar mai fi existat în concluziile Tribunalului Maritim expresia „mici greșeli”.

Se apreciază că și comandantul nu ar fi trebuit absolvit în totalitate de vină pentru faptul că el nu și-a luat măsurile necesare pentru o navigație precisă în vederea trecerii în siguranță pe lângă platformele petroliere.

Toate greșelile mai mari sau mai mici însumate au fost cauza acestui accident submarin ciudat.



Bibliografie:

- Revista „Posseidon”, nr.3/1989
- Jan's

Aniversare la fluviu

M.M.Pr.(r) PETRE MARAVELA

Iată că a trecut un veac, de când prima navă de tip „MONITOR” fluvial, cu numele „Lascăr Catargiu”, cu tricoulul la catarg, pleca din Galați la vale, într-o croazieră, având la bord familia regală și miniștrii vremii.

Monitorul este o navă militară cuirasată cu borduri joase și pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibr, având ca destinații:

- sprijinul de artilerie al trupelor terestre la flancul acestora rezemat pe fluviu;

- sprijinul forțării unui curs mare de apă;

- asigurarea comunicațiilor proprii pe fluviu (conform D.E.M. – 2006).

Istoricul denumirii vine din America, unde în preajma Războiului de Secesiune, inginerul de origine suedeză JOHN ERICSSON construiește pentru nordiști nava „U.S.S. MONITOR”. Lansat la apă pe 30 ian. 1862 la „Continental Iron Works” din New York, avea caracteristicile: D=987t, L=52,42m, l=12,66m, p=3,2m, v=6 Nd., mașină cu aburi de 320 C.P., centură cuirasată cu grosimea max. de 114 mm, a punții de 25 mm, bordul liber=57 cm, două tunuri „Dalhgren” de 280 mm calibr, adăpostite într-o singură turelă cuirasată și rotoare. Această navă este protagonista primei bătălii navale dintre două nave cuirasate, la Hampton Road, pe 9 martie 1862.

Moda navelor de acest tip ajunge și în Europa, englezii construiesc nava „MERSEY”, danezii pe „ROLF KRAKE” în 1863, rușii pe „SMERCI” în 1864 (după proiectul american), turcii pe „SEYFI” în 1870, unele din ele fiind monitoare de coastă.

În Principate, toți erau de acord că, pentru apărarea cuceririlor de la 9 mai 1877, Dunărea trebuia apărată de nave puternice. Primul ministru, Gr. Cantacuzino, spunea în 1896: „De unde nu vom avea, vom căuta fondurile necesare pentru a forma din Marină o putere de stat”.

La 8 mai 1898, se votează pozitiv pentru modernizare, se propun monitoare tip „Parona” de 470 t, în Anglia se construiesc două nave, dar fondurile iau altă destinație, navele ajung în Brazilia.

Un nou proiect este prezentat la 1900

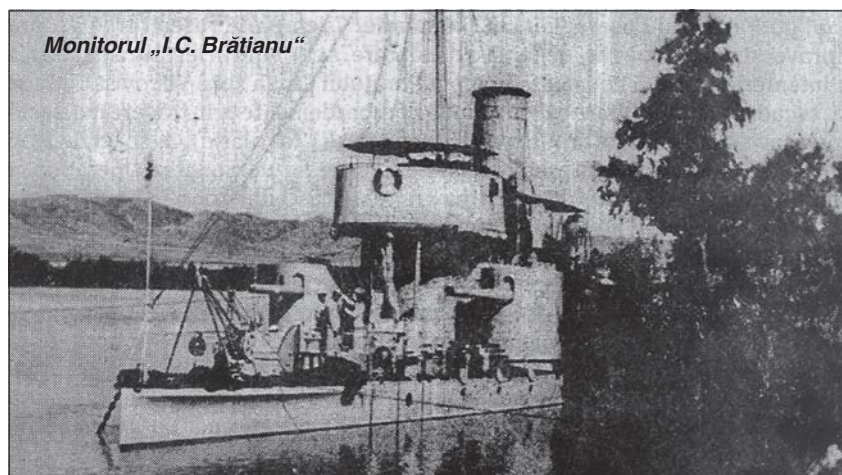
de către contraamiralul Murgescu în echipă cu lt. cdor. Bălescu și ing. Cupșa, dar creditul este amânat. Banii (12 milioane lei aur) îi va obține comandorul Petre Demetriade, directorul Marinei Militare (numit mai târziu „părintele Flotei de Dunăre”). Astfel, Ministerul de Război va comanda firmei „Stabilimento Tecnico Triestino” din Trieste, construirea a patru nave tip monitor.

În planurile atelierelor „San Marco”, navele purtau denumirea „Battelli per

adunați pe cheu.

Caracteristicile monitoarelor erau: D=680t, L=61m, l=10m, p=1,6m, v=23Km/h, mașină alternativă cu triplă expansiune, 1800 C.P., 2 elici, căldări tip „Yarrow”. Armament: 3 tunuri de 120mm, instalate în turele, 2 obuziere de 120mm, 4 tunuri de 47mm, 2 mitraliere de 6,5mm. Mai aveau blindaj de 75mm grosime, punte de oțel de 30mm grosime, echipaj – 110 marinari.

În 1907, comandanții navelor erau:



servizio di Polizia” cu nr. 371-374. Austro-Ungaria considera că navele vor fi întrebuințate împotriva Rusiei, într-un eventual conflict. Monitoarele sunt aduse în piese demontate, asamblarea executându-se în Ș.N. „Fernic” din Galați. Navele primesc numele cunoscuților oameni politici ai sec. XIX.

Pe 15 august 1907, la Arsenalul Marinei, se lansează la apă primul monitor românesc, „LASCĂR CATARGIU”. Ceremonia de lansare a celor patru monitoare: „LASCĂR CATARGIU”, „I. C. BRĂȚIANU”, „M. KOGĂLNICEANU”, „ALEXANDRU LAHOVARI” și a celor 8 vedete fluviale (construite în Anglia) are loc pe 17 sept. în prezența regelui Carol I, a primului ministru D.A. Sturza, ministrului de război Alexandru Averescu, contraamiralului E. Koslinski, inginerului Fernic, dir. șantierului.

În semn de salut pentru personalitățile ce vizitează flota, se trag lovituri de tun de pe primul monitor, unde Fanfara Diviziei cântă pentru mii de cetățeni

- Cpt.cdor. Paul Rădulescu pe „Lahovari”
- Cpt.cdor. Ioan Spiropol pe „Brătianu”
- Lt.cdor. Zaharia Ionescu pe „Catargiu”
- Lt.cdor. Nicolaescu Rizea pe „Kogălniceanu”

Navele intră, împreună cu vedetele în compunerea Escadrei de Dunăre, cu sediul la Galați. Prin puterea de foc și capacitatea de acțiune, corespondeau nevoilor militare ale țării în acea perioadă de înarmare a Europei.

Să urmărim de-a lungul timpului activitatea atât de zbuciumată a acestor bastimente.

În timpul intervenției trupelor române în războiul balcanic (1913), monitoarele au avut mai multe misiuni de luptă, cea mai importantă fiind apărarea podului de vase. Vara lui 1916 găsește navele în pregătire pe fluviu, cu echipaje bine instruite și echipate, dar cu muniție redusă pentru tunuri. Comandantul Flotei era contraamiralul Nicolae



➔ Negrescu. Escadra de monitoare o conducea comandorul Nicolae Negru.

Mobilizarea generală are loc pe 14 august ora 24.00, a doua zi navele sunt la Turtucaia, apoi în prima linie, sprijinind trupele de uscat.

România declară război Austro-Ungariei, care avea lângă ostrovul Belene 9 monitoare. Întâlnirea dintre cele două flote nu s-a produs datorită barajelor de mine și evitării riscului de a pierde nave.

Luptele continuă și, în septembrie, la căderea capului de pod, monitoarele sunt travers valea Cusui, iar în luna următoare supraveghează zona fluvială Rasova-Brăila, participând la luptele din zona Cernavodă, Hârșova, Topalu (30 nov.-2 dec.).

Pe 6 dec. sunt la Galați, dar pe 16 dec. luptă la Turcoaia (braț Măcin). Sprijină evacuarea trupelor ruse la Isaccea, Comandamentul se mută de la Galați la Chilia, astfel că monitoarele sunt pe 24 dec. la Ismail. La apărarea Dobrogei, acoperirea flancului fluvial al armatei ruso-române s-a executat cu multe sacrificii din partea marinarilor. Va urma o perioadă de refacere cu antrenamente în tragerile indirecte și adaptarea muniției franceze la tunurile de pe nave.

În 1917, Flota apără brațul Chilia dinspre mare și malul drept al Dunării. După 14 iulie au loc dueli de artilerie cu bateriile germane, operațiuni conduse de comandorul V. Scodrea, printre care și oprirea flotei austro-ungare la Brăila, nou succes al monitoarelor românești, care au aplicat în acest conflict mondial operațiuni ca: trageri de artilerie, minări, camuflaj, navigație pe timp de noapte.

Situația militară în zonă se schimbă, rușii se retrag în totalitate. După pacea de la Brest – Litovsk, Revoluția din oct. 1917 are ecou la bordul navelor, apar chiar pavilioane roșii. În decembrie navele sunt la iernat pe canalul Tătaru. După pacea de la București (mai 1918), monitoarele sunt dezarmate, rămânând în deltă, dar pe 28 oct. marinarii revin pe nave, se trece la capturarea materialului navigant german și austro-ungar de pe fluvii.

1 decembrie 1918 găsește navele în deltă, moralul marinarilor este între bucurie și derută. Marina fluvială se va reinstala la Galați. Ca pradă de război, României îi sunt repartizate în 1921, trei monitoare austro-ungare, care sunt botezate: Inn = „BASARABIA”, Temes = „ARDEAL”, Sava = „BUCOVINA”, astfel Flotila devine cea mai puternică din Europa. Caracteristicile „noilor” monitoare erau: D=450-600 t, L=58 m, tunuri: 2 x

120 mm, 1 x 90 mm, 2 x 47 mm, 2 mitraliere.

Pentru bravura din război, monitoarele „Kogălniceanu” și „Brătianu” (lovite în 1916) sunt decorate pe 27 mai 1931 la Cernavodă, cu ordinul „Steaua României”.

Reînarmarea Europei a dus și la înnoirea Flotei de Dunăre, astfel că în 1936 încep lucrările de modernizare a celor patru monitoare. Se înlocuiesc tablele operei vii (fundul navei), se repară motoarele în Arsenalul marinei și în Ș. N. Turnu Severin, căldările sunt construite și montate de Societatea „Concordia” din Ploiești.

Sunt înlocuite piesele de artilerie, pe nave apar:

- 2 tunuri de 47mm (cele vechi);
- 1 tun antiaerian de 37mm „Rheinmetall”;
- 2 tunuri de 20mm „Oerlikon”, pe șpardec;
- 1 mitralieră dublă de 13,2mm „Hotchkiss”;
- mitraliere și puști-mitralieră de 7,92mm tip ZB și Schwarzlose instalate pe punte și șpardec.

Campaniile de pregătire continuă, dar cu bani puțini. Pe 22 oct. 1938, după manevre în zona Galați-Deltă, celor 4 monitoare li s-a acordat „Semnul onorific de 25 de ani de serviciu”. Miroase a război, pe Dunăre apar monitoare sovietice (1939).

În vara anului 1940, comandantul unității, contraamiralul Gheorghe Koslinski, recheamă monitoarele din zona de instrucție și le instalează în zona Reni-Sulina pentru supraveghere și intervenție.

La pierderea Basarabiei, navele acționează în zona Reni (22 iunie), gura Prutului, braț Chilia, Ismail (29 iunie), dar primul monitor sovietic apare pe 14 iulie, urmat pe 21 iulie de alte patru, în zona Chilia.

Încep incidentele (oct.), protagoniștii principali sunt monitoarele românești și cele sovietice, printre care și „Udamâi”. Anul 1941 continuă cu tatonări, dar în lunile iunie-iulie, monitoarele noastre bombardează localitățile Reni și Ismail. În toamnă sovieticii părăsesc delta, iar după controlul întregului curs al Dunării, navele românești intră la iernat.

Monitorul „Basarabia” intră în Ș. N. Galați pentru modificări și dotări (1942), fiind rămas în urmă față de celelalte.

Primăvara lui 1944 găsește monitoarele constituite în trei grupuri de luptă la Brăila, Tulcea și Chilia. Forțele fluviale sunt conduse de contraamiralul Stoianovici. Navele erau comandate de:

- Lt.cdor.Stanciu Dumitru – „L. Catargiu”
- Cpt.Diaconescu Paul – „A. Lahovari”
- Lt.cdor.Gealep Virgil – „I.C.Brătianu”
- Cpt.Ignat Paul – „M. Kogălniceanu”
- Lt.cdor.Nicolau Eustațiu – „Basarabia”
- Cpt. Comănescu Dumitru – „Bucovina”
- Cpt. Gornescu Grigore – „Ardeal”

După 23 august începe calvarul, atacurile aviației sovietice se accentuează, navele sovietice intră pe Dunăre, obiectivul lor fiind arestarea tuturor navelor românești.

Acceptarea armistițiului față de forțele Națiunilor Unite nu modifică situația militară, trupele sovietice nu țin cont de acest lucru. Aviația sovietică atacă toate localitățile și navele, în special monitoarele: pe 24 august ora 04.00, la km.18 braț Chilia, pe monitorul „Catargiu” explodează muniția, iar la ora 11.50, „Kogălniceanu” se scufundă la km. 42,5. După ce monitoarele primesc ordinul de urmărire a navelor germane ce se retrag spre amonte, începe cooperarea cu sovieticii (29 aug.)

Toate navele militare sunt adunate la km.100 pe brațul Chilia (1 sept.), după care, pe 5 sept. sunt arestate, echipajele fiind trimise în lagăr.

Pe 18 sept. navele românești se află pe canalul Câșlița, unde li se schimbă numele: *Lahovari = Mariupol, Ardeal = Berdiansk, Basarabia = Kerci, I. C. Brătianu = Azov, Bucovina = Ismail.*

În apr. 1945, monitoarele cu pavilion roșu sunt la Tr. Severin și vor urca până în Austria și Cehoslovacia.

R.P.Română primește în august 1951 la Galați, de la URSS monitoarele; după doi ani navele „Catargiu” și „Kogălniceanu” ajung la reparat în Ș. N. Brăila.

Flota de Dunăre se reconstituie cu cele 7 monitoare, clasa „Brătianu”. Diplomatic li se dau indicative M 201 la M 207 și vor fi încadrate în Flotila 145 de Dunăre.

Navele sunt folosite în procesul de instruire a echipajelor și în campanii de instrucție și aplicații, dar în 1957 sunt trecute în rezervă.

Începând cu 1959 merg la casare, sub deviza comunistă „fier pentru tractoare”, fiind unul din motivele pentru retragerea sovietică din 1958.

Monitoarele au rămas în mintea marinarilor ca un reper al forței pe Dunăre, încheindu-și activitatea „cu fruntea sus”, după ce timp de 50 de ani și-au îndeplinit misiunile față de țară cu deviza „ONOARE ȘI PATRIE”.

Marea Neagră

**Marea Neagră, o mare închisă între două continente: Europa și Asia.
Strâmtoarele Mării Negre: Bosfor și Dardanele.
România și interesele ei la Marea Neagră de-a lungul istoriei**

Cdor (r) Ion APOSTOL

MAREA NEAGRĂ, PREZENTARE FIZICO-GEOGRAFICĂ

Marea Neagră este o mare continentală situată între Europa sud-estică și Asia Mică. Împreună cu Marea Caspică și Lacul Aral, în a doua parte a erei terțiare, a făcut parte din fosta Mare Sarmatică, care se întindea din sud-vestul Asiei până în centrul Europei.

Suprafețe:

- cu Marea de Azov = 462.000 km² (aproape de două ori mai întinsă decât țara noastră – 237.500 km);

- fără Marea de Azov = 413.500 km²

Adâncimi:

- maximă = 2245, în partea central-sudică, spre coasta Turciei;

- în N și NV, ca urmare a volumului mare de aluviuni aduse în această zonă, adâncimile sunt în jur de 50 m.

În Marea Neagră se varsă:

- fluviile: Dunărea, Nistru, Nipru, Don; ultimul în Marea de Azov;

- râurile: Rion, care vine din Munții Caucaz și Kazâl-Irmak, cu izvorul în Podișul Anatoliei.

Marea Neagră udă țămurile României, Ucrainei, Rusiei, Georgiei, Turciei și Bulgariei.

Comunică cu:

- Marea de Azov, prin strâmtoarea Kerchi;

- Marea Marmara, prin strâmtoarea Dardanele;

- Oceanul planetar, prin strâmtoarea Gibraltar și canalul de Suez.

Clima:

- în jumătatea nordică a Mării Negre, climat temperat-continental;

- în jumătatea sudică, climat apropiat de cel mediteranean.

Temperatura:

- variază după anotimpuri; medie anuală = +12°C;

- la suprafață: vara, +20° până la 27°C în verile călduroase; iarna, 0°C și chiar sub 0° în iernile geroase, când apele de la țărm îngheață;

- în adâncime, sub 50 m, temperatura este sub 8°-9° tot timpul anului.

Salinitatea:

- de la suprafață până la aproximativ 180 m adâncime, apa este mai dulce, cu o salinitate de 18‰ și chiar mai mică în

partea de NV a mării, unde se varsă cele trei fluviu: Dunărea, Nistrul și Niprul;

- sub 180 m, apa este mai sărată, având salinitatea de 22‰ și chiar mai mult. Această apă vine prin strâmtoarea Bosfor, adusă de un curent compensator de adâncime.

Curenți:

În Marea Neagră se manifestă două categorii de curenți:

- un curent de suprafață de-a lungul țămurilor, desfășurat în două circuite, unul în est și altul în vest, datorat vânturilor de nord-est;

- un curent de fund, în direcție opusă, curent compensator cu apă mai sărată, adusă prin Bosfor din Marea Egee și Marea Mediterană.

Unele particularități ale Mării Negre:

- Are o maree nesemnificativă, fiind o mare închisă; amplitudinea mării este de aproximativ 10 cm. Lipsa mării a dat naștere Deltei Dunării;

- Datorită celor două straturi de apă, unul mai dulce la suprafață și altul mai sărat la fund, sub 180 m, lipsesc curenții verticali. Neprimenirea apelor în adâncime face ca sub 180 m, unde salinitatea depășește 22‰, viața să se reducă numai la bacterii anaerobe, alte viețuitoare neputând trăi din cauza hidrogenului sulfurat, rezultat din descompunerea materiei organice;

- Cu țămuri puțin crestate, Marea Neagră are doar câteva golfuri. Cele existente sunt larg deschise, neputând asigura adăpost navelor pe vreme rea: golful Odessei, golful Balcic, golful Varna, golful Burgas;

- Marea Neagră are puține insule: insula Șerpilor (cea mai mare, 17 ha); a aparținut României, în prezent deținută de Ucraina; insulele Sacalinul Mic și Sacalinul Mare, pe coasta României, la vărsarea Dunării în mare, în dreptul brațului Sfântul Gheorghe; insula Sf. Ion, aparține Bulgariei; insula Kefken, în dreptul coastei Turciei (toate insule-mici, nereprezentate pe hartă);

- Marea Neagră este aproape lipsită de peninsule, singura peninsulă mare este Crimeea, aparținând Ucrainei. Pe țărmul de SV al Crimeei se află orașul.port Sevastopol, în care se află bazatul flota Rusiei din Marea Neagră;

- Partea de nord-vest a mării se caracterizează prin existența unei platforme continentale întinse, lată până la o distanță de aproximativ 100 mile marine de țărm. În zona platformei continentale a Mării Negre au fost descoperite zăcămintele de petrol și gaze, exploatate și de România în ultimele 3-4 decenii.

Principalele porturi la Marea Neagră sunt:

- pe țărmul românesc, în lungime de 244 km, porturile maritime: Constanța, Mangalia, Midia și portul fluvial-maritim Sulina;

- celelalte țări riverane la Marea Neagră au porturile:

- Ucraina: Odessa, Nicolaev, Sevastopol, Ialta;

- Rusia: Novorossusk, Tuapse, Soci;

- Georgia: Suhmi, Poti, Batumi;

- Turcia: Zonguldak, Sinope, Samsun, Trabzon;

- Bulgaria: Balcic, Varna și Burgas.

Legăturile comerciale între populațiile din arealul Mării Negre s-au dezvoltat din cele mai vechi timpuri. Mărturiile sunt cetățile antice Odessos, Tyras, Olbia, Histria, Tomis, Callatis ș.a înființate de coloniștii greci pe țămurile Pontului Euxin, încă din secolele VII-VIII î.cr.

În prezent pe țărmul românesc al Mării Negre, alături de porturile Sulina, Midia, Constanța și Mangalia s-a dezvoltat un lanț de stațiuni pentru turismul balneo-climateric, dintre care menționăm: Mamaia, Eforie, Neptun și Mangalia, vizitate în fiecare vară de numeroși turiști români și străini.

STRÂMTORILE MĂRII NEGRE

1. Bosforul, pe turcește „Istanbul-bogazi” unește Marea Neagră cu Marea Marmara.

Lungimea strâmtoarei este de aproximativ 30 km (16 mile marine).

În punctul cel mai îngust strâmtoarea are o lățime de 700 m.

Adâncimea relativ mare: 50-70 m (pe alocuri chiar 121 m) permite și celor mai mari nave maritime (tancuri petroliere de peste 100.000 tone) să traverseze strâmtoarea fără pericole.

La ieșirea din Bosfor spre Marea Marmara, pe malul european, se află

orașul-port Istanbul, important centru economic, politic și cultural, primul oraș al Turciei, ca număr de locuitori (peste 2 milioane).

Din punct de vedere militar, dată fiind îngustimea lui, Bosforul poate fi controlat ușor cu tunurile artileriei de coastă.

2. Dardanele (în antichitate Hellespont), pe turcește „Acdeniz“ unește Marea Marmara cu Marea Egee. Strâmtoarea desparte peninsula Gallipoli (malul european) de coasta sud-vestică a Asiei Mici.

Lungimea strâmătorii este de 65 km, aproximativ 35 mile marine.

Lățimea variază între 1,3 și 7,5 km, iar adâncimea de la 53 m la 106 m.

Îngustimea strâmătorii și cursul sinuos al șenalului navigabil obligă navele, la trecerea lor prin Dardanele, să se apropie de coasta europeană, cu relieful ei puternic accidentat.

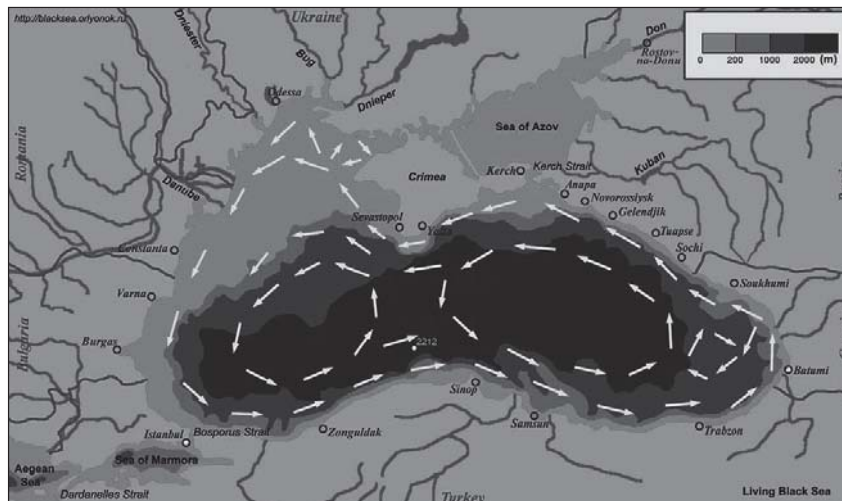
Condițiile naturale specifice regiunii conferă Dardanelelor o poziție strategică de prim rang, în special puterii care stăpânește peninsula Gallipoli. Afirmatia s-a verificat în operațiunile militare din primul război mondial, când marea expediție navală anglo-franceză din aprilie 1915, la care luau parte 200 de nave mari de transport cu 77 000 oameni la bord, protejate de nave de război, încercând o debarcare în zona strâmătorilor, a fost respinsă de apărătorii turco-germani, puternic fortificați pe înălțimile peninsulei Gallipoli. Prin aceasta, intenția statelor antantei de a deschide un front nou în Balcani împotriva puterilor din „Tripla Alianță“ nu a avut succesul scontat.

Întregul drum prin zona strâmătorilor, de la ieșirea din Marea Neagră până la intrarea în Marea Egee, sau invers din Marea Egee până la Marea Neagră, nu depășește 300 km, (aproximativ 162 mile marine).

Bosforul, Marea Marmara și Dardanelele constituie unicul drum pentru navele statelor riverane Mării Negre spre liniile de comunicație maritimă mondială ale mării libere. Pornind de la această realitate merită reținut faptul că semnificația economică a strâmătorilor este dublată de cea politico-strategică. Se înțelege că este suficient a bloca numai gâtul îngust al Bosforului, lat de 700 m, pentru ca navele comerciale sau militare ale statelor menționate mai sus, să nu mai poată intra și nici ieși din Marea Neagră.

Urmare a acestei situații și avându-se în vedere interesele economice și de apărare ale statelor riverane, adoptarea prin acord internațional a unui regim juridic, care să reglementeze navigația prin strâmtoarea Bosfor și Dardanele s-a impus ca o problemă necesară, actuală și de importanță deosebită.

În decursul istoriei, dominate succesiv



de către greci, romani, bizantini și turci, navigația prin strâmtoarele Mării Negre a cunoscut reglementări diferite, în funcție de interesele puterilor ce le stăpâneau.

Începând din secolul al XVIII-lea, condițiile în care navele civile sau militare puteau trece prin Bosfor și Dardanele, au făcut obiectul a numeroase conferințe internaționale, dintre acestea remarcându-se Conferința de la Lausanne din 1923 și Conferința de la Montreux din 1936.

La aceste două conferințe interesele României legate de libera navigație prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele au fost susținute de ministrii de externe în guvernele de la București din acea vreme: I.G. Duca în 1923 și Nicolae Titulescu în 1936.

ROMÂNIA ȘI INTERESELE EI LA MAREA NEAGRĂ DE-A LUNGUL ISTORIEI

Interesul României pentru căile comerciale maritime s-a manifestat dintotdeauna, având origini încă de pe vremea voievozilor și domnitorilor români Mircea cel Bătrân, Vlad Țepeș, Roman-voievod și Ștefan cel Mare.

Mircea se întitula domn până la „Marea cea mare“, Roman – domn de la munții la mare, Vlad Țepeș s-a luptat pentru păstrarea cetății Chilia și Cetatea Albă, cetăți-port ale Moldovei de Jos, prin care corăbiile moldovene și străine încărcau și descărcau cele mai diferite mărfuri.

În perioada expansiunii Imperiului Otoman în Europa (secolele XV-XVIII), când Marea Neagră a devenit o mare închisă, porturile limitrofe acestei mări, inclusiv cele românești, au lăncezit, pulsul vieții economice s-a încetinit, economia țărilor riverane a avut de suferit.

În 9 mai 1877 România și-a declarat independența, urmare a participării armatei române, alături de cea rusă, la campania militară din Bulgaria. În luptele cu turcii s-a

acoperit de glorie în luptele de la Plevna, Grivița, Smârdan și Vidin.

Înaintarea armatelor rușești în Balcani, apropierea lor de Istanbul, stărnind îngrijorarea cancelarilor occidentale, acestea și-au intensificat activitatea diplomatică pe lângă sultan, în final determinându-l pe suveranul otoman să ceară pacea.

După tratative preliminare purtate între Turcia și puterile europene, războiul rusoturc din 1877 s-a încheiat în cadrul Congresului de la Berlin din 13 iunie 1878.

România, ca participantă la război alături de Rusia, a insistat ca reprezentanții săi să participe la lucrările congresului, cerere la care puterile europene nu și-au dat acordul.

Delegații României au fost primiți totuși la ședința din 19 iunie 1878, unde ei au prezentat memoriul guvernului român adresat Congresului.

Ca urmare, Congresul de la Berlin din iunie 1878 a recunoscut independența României proclamată la 9 mai 1877, condiționată însă de cedarea către Rusia a celor trei județe din sudul Basarabiei: Ismail, Cahul și Cetatea Albă, primite de noi la Congresul de la Paris din 1856, congres cu care s-a încheiat războiul Crimeei (1853-1856).

În schimbul acestor trei județe cedate Rusiei, România dobânda străvechiul ei teritoriu – Dobrogea, împreună cu Delta Dunării.

Prin hotărârea Congresului de la Berlin (1878), România obținea acum ieșire la Marea Neagră, o realizare cu urmări deosebit de importante pentru comerțul său internațional, pentru dezvoltarea porturilor ei maritime și crearea unei flote de nave comerciale proprii.

Drept urmare, încă din 1880, la numai doi ani de la congresul care i-a recunoscut independența, guvernul român a inițiat studii pentru dezvoltarea și sistematizarea portului

(continuare în pag. 39)

Lecții de inițiere

Navigația maritimă (III)

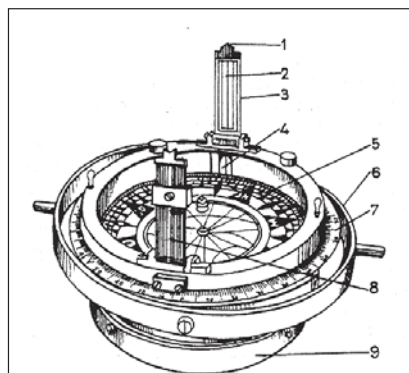
DESPRE RELEVMENTE

Contraamiral (r) George PETRE

Ceea ce de obicei se numește azimut, în navigație se numește relevment.

Relevmentul este unghiul dintre direcția spre Pol și direcția măsurată de pe navă la un reper de navigație (far, baliză, clădire – a cărei poziție este trecută pe harta de navigație).

Unghiul din punctul navei dintre direcția spre „Polul compas” și acel reper se numește Relevment compas (Rc). Unghiul din punctul navei dintre direcția spre „Polul giro” și reper se numește Relevment giro (Rg). Aceste relevmente se măsoară cu un instrument numit alidadă. Ea se află instalată pe un



Alidadă pe compas magnetic de tip mai vechi (în prezent, alidadele au lunetă, cu care se pot vedea mai bine reperele de navigație)

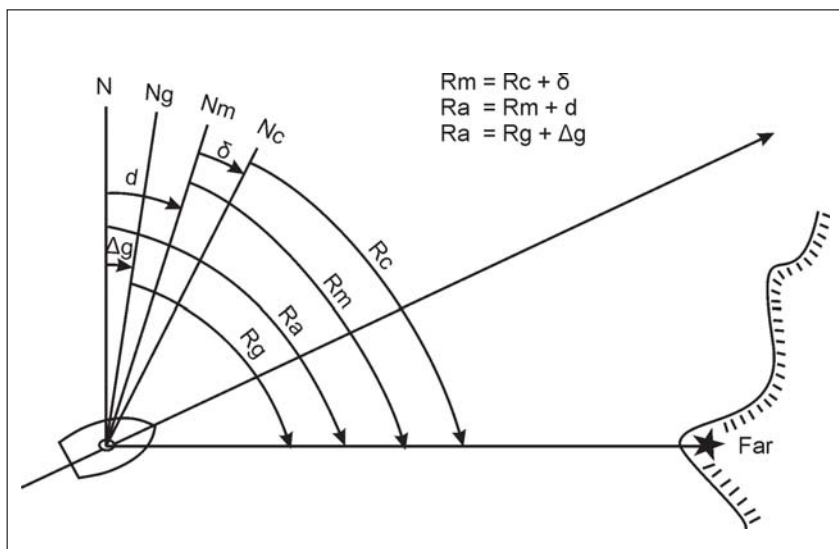
1 - mira spre reper; 2 - fir; 3 - pinulă; 4 - linie de credință; 5 - roza vânturilor; 6 - suspensie cardanică; 7 - gradații pentru relevmente prova; 8 - ocular; 9 - cutia compasului.

compas magnetic sau pe un repetitor giro. Dar pe hartă trebuie să trasez Relevmentul adevărat (Ra) adică unghiul dintre Polul Nord geografic și acel reper.

Dar cum le convertim? Simplu:

$$\begin{array}{r} R_c = \\ + \delta = \\ \hline R_m = \quad \text{sau} \quad R_g = \\ + d = \quad \quad \quad + \Delta g = \\ \hline R_a = \quad \quad \quad R_a = \end{array}$$

Se poate calcula și Rc știind Ra. Scot



din hartă Ra la un far, pentru o poziție viitoare a navei. Pun întrebarea: În ce Rc voi vedea prin alidadă farul X, când la acesta Ra va fi n grade? Calculele sunt foarte simple. $R_a - d - \delta = R_c$.

Relevmentul prova este unghiul dintre axul longitudinal al navei și reperul de navigație. El este RpTb (Relevment prova tribord) și se măsoară de la 0 grade la 180 de grade spre dreapta și RpBd (Relevment prova babord) și se măsoară de la 0 grade la 180 de grade spre stânga.

Dacă știu Dc sau Dg și Rp, pot afla Ra. Încercați să aflați relațiile dintre acestea, urmărind figura.

Alidada este un instrument de vizare așezat pe un compas sau pe un disc de relevmente. În forma cea mai simplă ea constă dintr-o riglă ce se poate roti pe un pivot, și care are la extremitate un vizor compus dintr-un cadru cu un fir vertical, iar la celălalt un ocular cu o fantă foarte îngustă. Când reperul de navigație este „ochit”, se citește pe roza compasului valoarea în grade a relevmentului. Cele mai frecvente sunt alidadele tip lunetă cu ocular și obiectiv marcat cu o linie verticală. Când linia verticală se suprapune pe reperul de navigație se citește valoarea relevmentului.

Dacă măsoară la un interval scurt de timp

două sau trei relevmente și le convertesc în relevmente adevărate, la intersecția acestora se va afla punctul navei.

În numărul viitor vom scrie despre folosirea G.P.S. în navigația pe mare.

Știați că?...

1. MAREA NEAGRĂ este unica mare ce are două straturi de apă total diferite: la suprafață (0-200 m) un strat mai dulce, cu o salinitate de 16-17 ‰, cu oxigen dizolvat, în care se dezvoltă viața; stratul de adâncime (180 m - fund), mai sărat (21-22 ‰), mai greu, cu hidrogen sulfurat, fără oxigen și lipsit de viață?

2. MAREA ROȘIE

◆ are cea mai ridicată temperatură a apei (56°C în februarie 1956)?

◆ are cea mai mare temperatură medie anuală a apei (32°C)?

◆ are cea mai mare salinitate: concentrație de 40%?

◆ nu are niciun afluent permanent?

3. MAREA BALTICĂ are cea mai scăzută salinitate: concentrație de 2 ‰ în zona Golfului Finic, 6-11 ‰ în partea centrală?

Vlad Andrei MARAVELA

student

Din lirica marină

Vis de octombrie

Prin înalțuri norii
Se preling ușor
Forme iluzorii
Ce se nasc și mor.

Se prefac în scame
Și dispar în cer
Fragile marame
Vise de poet.

Cercul se amuză
Zâmbind cald în soare
Și-și privește chipul
Oglindit în mare.

Din imensitatea
Plină de tăceri
Mai sper să coboare
Lumea cea de ieri.

Să mai simt mirosul
Fumului din vii
Și s-aud pe dealuri
Glasuri de copii.

Iar la curătură,
În deal, la căsoaie
Mustul să mai curgă
Tulbure-n butoaie.

Persicile dulci, pufoase
Gura să-mi desfete
Coapse armonioase
Și săni tari de fete.

În decor feeria
Să mai văd în noapte
Stropi de întuneric
Peste mere coapte.

S-aud fâțaitul
Astrelor pe cer
Alergând...eliptic
Pline de mister.

Țipete stinghere
Întotând prin nori,
Părelnice himere
Cârduri de cocori.

Neguri cum se-ntind
În zori peste luncă;
Funigei plutind
Ca un...dor de ducă.

Pe cărări din șină
Paralele, lungi,
Tata să mai vină
Vesel, ca atunci,

Să-mi aducă iară
Covrigi cu susan
„Noutăți“ din gară
Vechi de peste-un an!

Mă trezesc din vise
Și cobor din...cer
A sunat sirena
Jos, în șantier.

Cercul e-acum sumbru
Plouă pe-nserat
Eu rămân iar singur
Trist și-ngândurat!

Ion URSAC

Pe Dunăre

Se duc pe Dunăre la vale
Caice-n roz și-n alb vopsite...
Se duc pe Dunăre la vale
Coșciuguri albe, plutitoare
Pe negrul apelor murdare...

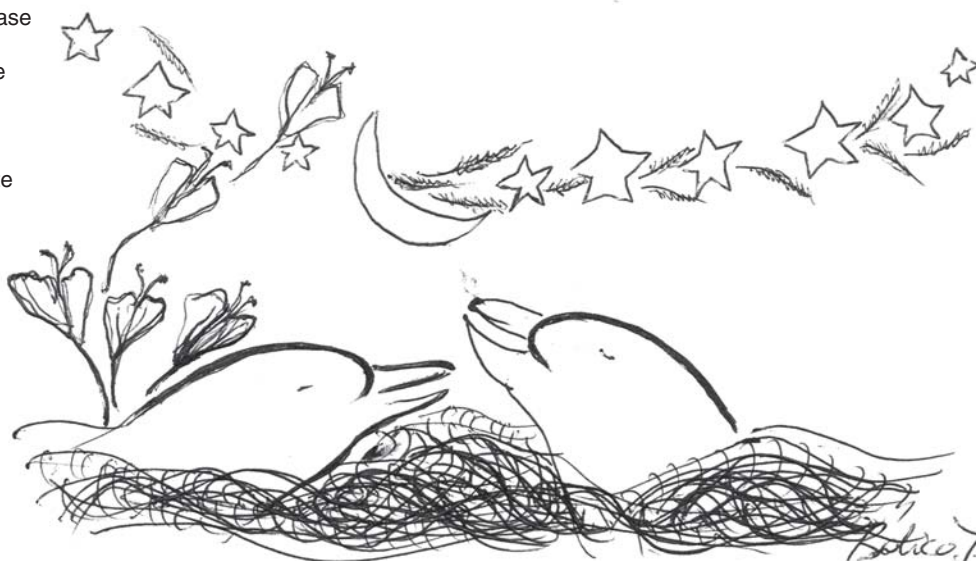
Departa-n zare, neclintite,
Pădurile de sălcii par
Castele negre feudale
Ce-și spală-n apele murdare
Tristetea zidului murdar.

Se duc pe Dunăre la vale,
Grăbiți și fără de popas,
Pescarii triști ce poartă-n glas
Tăcerea albelor spitale...

Se duc pe Dunăre la vale –
Ca șiurul de cocori pribegi
Pe-ntinsul fără de hotare –
Se duc pe Dunăre la vale
Coșciuguri albe plutitoare
Pe negrul apelor murdare...

Și tot pe apa care poartă
Noroiful omenirii-ntregi,
Sub sărutările solare,
Plutește și-o...ghitară spartă.

Ion MINULESCU



Simbioză

Prea plinul fluid
Lasă și ultimul mal,
Să-ngăduie sorții
Măiestru-i final.

Danubiul și marea
Compar neclintiți
În arc desenat
Pe-un cer răsturnat.

Să afle trucajul
Nici vântul nu poate,
Când pânzele dulci
Trec pânze sărate.

Angela MACARIE

Dor de mare

Deasupra aripă de vânt,
Și spadă în străfund de ape
În pânze nori și un cânt,
Și ceru-n fulgere să crape.

Dar nou suntem vibrări și gând
Și apele ne-brățișează
Ne despărțirăm de pământ
Plecarăm noaptea și-i amiază.

Avem copii, și-avem iubite
În pământurile lumii - dar
Dar dragostea, vise dorite
E doar dorința de marinar

Pe cârmă palmele ne ard,
Și ochii ne ard, de furtuni
Și corpul arde când sunt la cart
Și valurile ne sunt cununi.

Se sparge cupa cu nectar
Când soarele se înfierbântă
Și trec prin porturi iar și iar
Și-n mine doar dorinți cuvântă

Ca zeul mărilor mă simt
Ca el și parcă mai atare
Nu am azi cheful să vă mint
Că dar vă dau o Stea de mare

Aurelia ONCESCU

Pe mare, noaptea

Când briza se întoarce
Cu-alaiul de miresme
Plecate de pe țârm,
Se primenește cerul
În borangicuri gri,
apoi în strai de gală;
Urnind, de margini, luna,
Cu licurici presară
Întoarce adâncimi.

Trec pescăruși pe maluri,
când îngerii coboară
pe umeri peregrini

Într-un rotund ocean,
străbat Calea Lactee,
vegheați de Carul Mare.

Din temerare drumuri,
Se vor purta, cu aștrii,
La sfânt tain de țârm.

Angela MACARIE

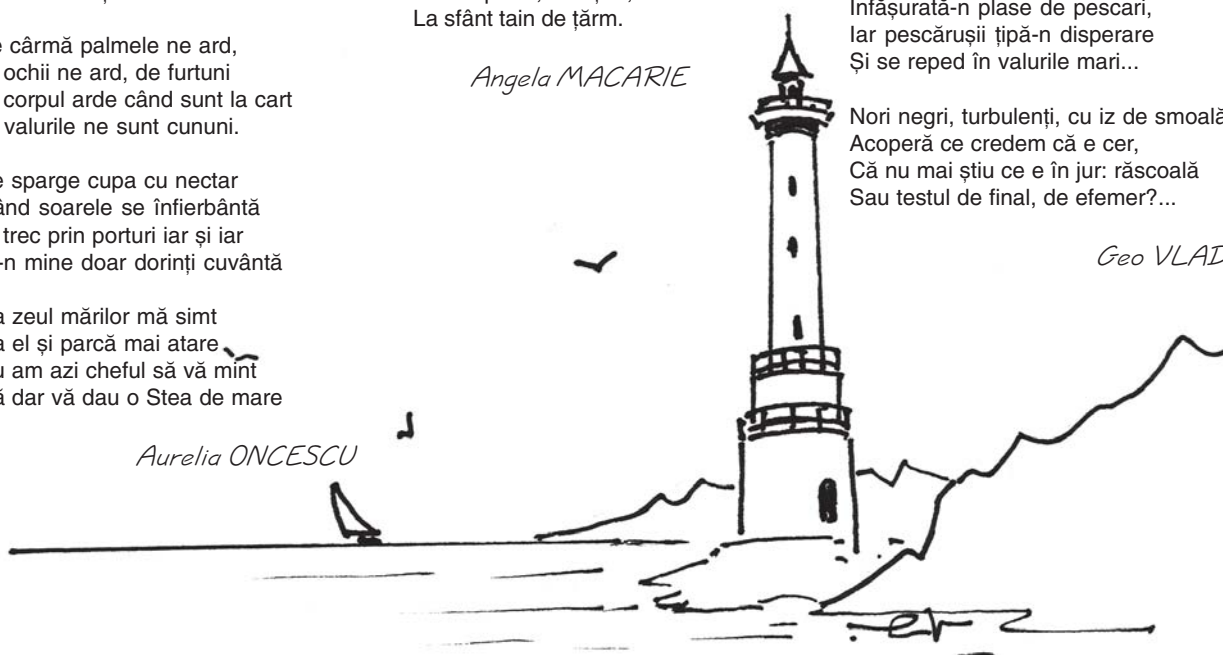
Noiembrie - LA MARE -

Privește marea! Iară se răzbnă,
Ți-ngheață gândul când o vezi din nou,
E rătăcirea vremilor, nebună
Care revine dur mereu, mereu?

Se stinge farul viselor plăpânde,
Stabilopozii se-nnegresc mereu
Și întrebarea obsedantă „Unde?”
Terorizează cugetul din greu...

O lotcă s-a pierdut în depărtare
Înfășurată-n plase de pescari,
Iar pescărușii țipă-n disperare
Și se reped în valurile mari...

Nori negri, turbulenți, cu iz de smoală
Acoperă ce credem că e cer,
Că nu mai știu ce e în jur: răscoală
Sau testul de final, de efemer?...
Geo VLAD



NAVELE SECOLULUI XXI

Corveta germană K-130 (II)

Datele prezentate în acest articol au reieșit din materialele puse la dispoziția participanților la cea de a treia Conferință Internațională pe Probleme Navale – „MECON - 06”, desfășurată la Hamburg, la sfârșitul lunii august 2006. Conferința a fost organizată de către ThyssenKrupp Marine Systems, componentă a concernului ThyssenKrupp AG și, începând cu anul 2005, noul lider european al construcțiilor navale.

În numărul anterior al revistei au fost publicate capitolele: 1. Necesitatea proiectării unui nou tip de corvetă; 2. Spectrul misiunilor corvetelor K-130; 3. Platforma navală.

4. Sistemul de propulsie

Deplasarea este asigurată de către două motoare diesel cu linii proprii de propulsie, fiecare dezvoltând o putere de 7.400 kw., iar energia electrică este

dispune corveta este radarul tridimensional, stabilizat mecanic, de tipul „TRS – 3D/16”, ce poate procesa simultan peste 400 de ținte aeriene și navale și este integrat cu sistemul de identificare a țintei „amic-inamic” de tipul „MSSR/STR 2000i”.

Sistemul radioelectronic „UL 5000 K” este apt să detecteze toate sursele de radiații electromagnetice, să le identifice și să realizeze, în Centrul de Luptă și Informare (C.I.C.), harta electronică privind sursele ce emit în spațiul electromagnetic.

Supravegherea spațiului maritim și conducerea focului armamentului de la bord se realizează prin doi senzori electrono-optici de tip „MIRADOR”, fiecare senzor dispunând de două camere TV (pentru scurtă și lungă distanță), o cameră pentru vedere în infraroșu și o instalație de descoperire

mm., situată pe puntea prova și de două tunuri navale ușoare de calibrul 27 mm. (producție „MAUSER”) instalate pe puntea de comandă. Evident, toate gurile de foc sunt integrate în sistemul de management al luptei, tunurile de calibrul mic putând fi utilizate și pentru neutralizarea pericolelor asimetrice situate în imediata apropiere a navei.

Lupta împotriva aviației și rachetelor, precum și a altor ținte aeriene, se duce prin utilizarea celor două lansatoare de rachete navă-aer de tip „RAM”, fiecare lansator având câte 21 de celule-rachetă și a armamentului de artilerie de la bord, iar pentru abaterea rachetelor adverse cu cap de dirijare de radiolocație și/sau infraroșu se folosesc lansatoarele de capcane termice (infraroșu) și radar de tip „MASS”.

Sistemul de măsuri contra-electronice „UL 5000 K”, echipat cu cele mai noi produse ale cercetării științifice din domeniu, completează gama mijloacelor de acțiune a corvetei și este destinat să blocheze sau să înșele unitățile inamice de cercetare prin radar, precum și capetele de căutare-dirijare ale rachetelor.

c) *Sistemul de comunicații.* Ca orice navă de luptă modernă, corveta K – 130 este înzestrată cu un sistem de comunicații externe, un sistem de comunicații prin satelit (SATCOM), un sistem de comunicații interioare, o rețea digitală de comunicații, unități de criptare și stații de tip „Link 11” și „Link 16” pentru legătura cu aliații din NATO.

Pentru prima dată pe o navă militară, un sistem intranet conectează, în scopul managementului luptei, următoarele subsisteme: de management al luptei (SML), de monitorizare și control al navei (IMCS), de procesare a datelor privind situația medicală, punctul de comandă pentru logistică și administrație (PCLOA) și rețeaua de comunicații. Prin intermediul intranetului și al sistemului de stații radio, toate datele provenite de la subsistemele bordului pot fi transmise automat eșaloanelor din afara navei.

Întregul sistem de comunicații cuprinde peste 100 de computere, mai multe stații de lucru și servere, toate interconectate în aceeași rețea.

d) *Sistemul de navigație* conține două platforme de navigație inerțială,



Corveta K-130

furnizată de către 4 generatoare a 570 kw. fiecare. Operarea, controlul și monitorizarea funcționării motoarelor este total automatizată.

Sistemul de cârmă are și rolul de stabilizare a navei, astfel că armamentul bordului poate fi utilizat, iar elicopterele pot decola sau apunța la bord pe o mare furtunoasă de până la gradul 5, inclusiv.

5. Sistemul de luptă al navei

Elementele sistemului de luptă, pe care le vom detalia în cele ce urmează, sunt date de: senzori, armament, sistemul de comunicații, sistemul de navigație și sistemul de management al luptei.

a. *Senzorii.* Principalii senzori de care

prin laser.

Două radare de tipul „NSC 34” asigură datele necesare navigației.

b) *Armamentul.* Situate pe puntea centru, în spatele modulului de catarg prova, cele două lansatoare de rachete navă-navă (cu două rachete fiecare) constituie principalul mijloc de combatere a țintelor adverse. Produse de către firma suedeză „SAAB Dynamics”, rachetele de tipul „RSB 15 Mk 3” sunt capabile să angajeze atât ținte navale cât și terestre situate la o distanță de până la 200 km.

Pentru lupta navală la distanțe medii și mici, nava dispune de o instalație de artilerie „OTO MELARA” de calibrul 76

subsistemul satelitar de previzionare a vremii, subsistemul de manevră automată a navei, subsistemul de identificare automată a tuturor țintelor navale descoperite, subsistemul de tipărire a hărților electronice și subsistemul de punte integrată.

Fără a descrie celelalte subsisteme, vom face doar o succintă incursiune în conceptul de *punte integrată*, concept inițiat și dezvoltat sde către Marina germană pe baza principiului „one-man bridge”, utilizat pe navele comerciale moderne. Aplicarea sistemului presupune amplasarea într-un mod compact, conform celor mai moderne standarde ergonomice, a tuturor ansamblurilor, dispozitivelor, stațiilor de lucru și display-urilor, astfel încât puntea de comandă a navei să poată fi deservită de către un singur om. În plus, subsistemul prezintă pe cele 6 monitoare, funcționarea și comportamentul tuturor serviciilor din componerea navei, iar pe harta cu situația completă a sistemului de management al luptei, comportamentul navei, în ansamblul său. Puntea integrată conține trei stații de lucru care se utilizează astfel: una pentru ofițerul de cart, una pentru timonier, iar a treia are un rol multiplu putând fi folosită, în funcție de necesități, de către comandantul navei, ofițerul de gardă pe navă, șeful instrucției sau șeful mecanic.

e) *Sistemul de management al luptei (SML)*, considerat și „creierul” navei, este bazat pe o arhitectură de calculare distribuită pe toată nava și cuprinde console, computere interfațate, rețele, un sistem de operare și soft-ware-ul adiacent. Toate acestea concură la monitorizarea teatrului maritim în care se



„Braunschweig” prima corvetă K-130, aflată la cheul de armare al șantierului naval „Blohm & Voss”, în perioada probelor de funcționare, noiembrie 2006

găsește nava, analiza situației operative și luarea deciziei de acțiune prin manevra navei sau/și utilizarea armamentului de la bord. El reprezintă un veritabil salt în domeniul procesării datelor și informațiilor privind situația navală și, prin utilizarea unui hard-ware de excepție, oferă cel mai înalt grad de eficiență operațională.

Sistemul controlează toți senzorii și întregul armament, procesează automat toate datele oferite de către senzorii bordului sau sursele externe și pregătește și prezintă pe display-uri harta cu situația existentă în timp real. Pericolul potențial al țintelor prezentate pe monitoare este calculat și afișat. Senzorii și armamentul sunt legați prin rețea conform lanțului de operare și pot fi utilizați automat.

Toate cele 7 console multifuncționale de la care se accesează soft-ware-ul

operațional al sistemului de management al luptei (cu monitoare de 21 inchs fiecare) sunt montate în Centrul de Luptă și Informare (CIC), dispus într-o încăpere din interiorul navei. Pentru crearea ambiantului necesar desfășurării activităților pe o perioadă lungă de timp, deși dispus în interiorul navei, CIC-ul este iluminat natural. Acest lucru a fost posibil datorită realizării unui nou concept de iluminare interioară a navelor.

Toate informațiile privind starea tehnicii, armamentului și sistemelor navei sunt proiectate în CIC. Prin intermediul unei rețele de informare în timp real se realizează doar de către unul dintre acele șantiere. În acest fel șantierul „Blohm & Voss” va finaliza navele 1 și 4, șantierul „Fr. Lursen” – navele 2 și 5, iar „Nordseewerke”, nava 3.

6. Comisionarea navelor

Cele trei șantiere participante la proiect construiesc, fiecare, doar anumite părți din arhitectura navelor, urmând ca asamblarea, testarea, evaluarea și livrarea corvetelor către client să fie realizate doar de către unul dintre acele șantiere. În acest fel șantierul „Blohm & Voss” va finaliza navele 1 și 4, șantierul „Fr. Lursen” – navele 2 și 5, iar „Nordseewerke”, nava 3.

În luna aprilie 2006 prima corvetă din serie, botezată „Braunschweig” a fost lansată la apă iar în luna decembrie a început probele de mare. În conformitate cu graficul de construcție și livrare, în perioada mai 2007 – noiembrie 2008 toate cele cinci corvete vor intra în înzestrarea Marinei Germane.



Prima corvetă K-130 aflată în probele de mare, decembrie 2006

Redacția



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Noi responsabilități ale Autorității Navale Române

**LA 1 IULIE 2007, ROMÂNIA A DEVENIT PARTE A ACORDULUI
EUROPEAN PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MOU)**

Comandor (r) dr. ec. Ion Gr. IONESCU
Asist. univ. drd. ec. GrațIELA BRÂNZĂ

Paris Memorandum Understanding (MOU) on Port State Control este documentul oficial inițial, în care 27 de autorități maritime participante au implementat armonizarea sistemului Port State Control.

Organizația Paris MOU a fost alcătuită, la început, din 25 de state, reprezentate de Administrațiile maritime naționale, iar activitățile și responsabilitățile lor acoperă apele coastelor statelor europene și bazinul Atlanticului de Nord, din America, până în Europa.

Misiunea acestei organizații țintește să elimine operările sub standardul navelor prin armonizarea sistemului de Port State Control.

În fiecare an, peste 20.000 de inspecții au loc la bordul navelor străine în porturile țărilor membre ale Paris MOU, asigurând pe acele nave care au nevoie de siguranță, protecție, standarde de mediu și dacă membrii echipajelor au viață adecvată și condiții de muncă.

Istoric. Paris MOU este o înțelegere administrativă între autoritățile maritime ale 24 de țări europene, împreună cu Canada. În anul 1978, s-a înființat Memorandumul Haga, de către autoritățile maritime din vestul Europei, când s-au dezbătut probleme referitoare la viața de la bordul navelor, condițiile de muncă și despre incidentul grav săvârșit pe coastele Breitaniei (Franța), de către petrolierul „Amoco Cadiz” care, prin deversarea unei foarte mari cantități de țiței, a produs o catastrofă ecologică.

Acest eveniment a cauzat puternice dispute politice și publice în Europa și în consecință, s-a acționat pentru păstrarea regulilor de conservare a mediului cu mai multă strictețe, dar și pentru protecția navelor. Această presiune a avut drept rezultat acordarea unei mai mari atenții Paris

Memorandumului, referitor la: protecția vieții pe mare, prevenirea poluării de către nave și condițiile de viață și muncă la bord.

Ulterior, un nou, eficace și cunoscut instrument al MOU, numit Port State Control, a fost adoptat în ianuarie 1982, care a fost semnat, inițial, de către 14 țări europene și a devenit operațional la 1 iulie, același an.

De la acea dată, Paris Memorandumul a fost amendat de mai multe ori, spre a înfăptui un nou tip de siguranță care să înfrunte mai bine exigențele mediului marin, cerute de către Organizația Internațională Maritimă (IMO), precum și alte importante aspecte, ca de pildă diferitele Directive referitoare la protecția marină.

Spațiul geografic. Din acest punct de vedere, scopul acordului a fost acela de a se putea crea responsabilități și un tip de jurisdicție care să poată acoperi coastele statelor europene și bazinul Atlanticului de Nord.

Membrii activi al Paris Memorandumului sunt: Belgia, Canada, Croația, Cipru, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Federația Rusă, Slovenia, Spania, Suedia, Regatul Unit, iar de la 1 iulie 2007, sau adăugat, cu drepturi depline ca membri ai MOU, România și Bulgaria, în total 27 de state.

Principiile de bază. Prima responsabilitate este supunerea la control, în conformitate cu cerințele de respectare a convențiilor internaționale maritime, acceptată de armatori și operatori. Responsabilitățile pentru asigurare au rămas în sarcina pavilionul de stat.

Țările membre au fost de acord cu inspectarea a 25% din numărul individual de nave estimat, al celor comerciale

străine care intră în porturile aflate sub jurisdicția MOU.

În general, navele nu vor fi inspectate nu mai departe de șase luni de la o anterioară inspecție, într-un port care a acceptat condițiile Paris MOU, în afară de cazul când acolo sunt ferite de locuri pentru inspecție și vasele nu sunt de tipul celor descrise de secțiunea a opta a MOU. Toate eforturile posibile sunt făcute să evite reținere sau întârzierea nejustificată a navei.

Structura MOU. Conducerea executivă a Paris MOU este Comitetul Port State Control. Acesta este compus din reprezentanții a nouăsprezece autorități maritime participante și Comisia Europeană. Comitetul se întrunește o dată pe an sau la intervale scurte, dacă este necesar.

Organizația Internațională Maritimă (IMO) și Organizația Internațională a Muncii (ILO) participă ca observatori la adunările organismului Comitetului Port State Control, precum și reprezentanți ai mai multor autorități de cooperare maritimă și alte înțelegeri regionale de Port State Control. Comitetul negociază chestiunile de politică, finanțe, administrație și este asistat de către factorii stabiliți în interiorul organizației.

Inspecții. Vizita unui Port State Control, la bordul unei nave, în mod normal, începe cu aspecte, de la lucruri simple și ajunge să examineze până la 46 de documente, în funcție de destinația navei, printre care amintim câteva: Certificatul tonajului internațional, Certificatul de protecție a încărcăturii navei, Certificatul stării excepționale privind poluarea, Certificate de competență, Certificate medicale, Documentul privind stabilitatea navei, Certificat de asigurare financiară etc.

Trebuie știut faptul că Port State Control conduce o inspecție generală, pe mai multe sectoare, la bord, pentru a

verifica condițiile generale ale navei, sala mașinilor, spațiile de locuit, inclusiv condițiile de igienă, toate acestea fiind solicitate de diferitele certificate obligatorii.

Dacă certificatele și celelalte documente valabile nu se află la bord or dacă se poate crede că unele din condițiile navei și echipamentul de protecție al echipajului nu sunt corespunzătoare sau sunt insuficiente, atunci o inspecție mai mare și mai detaliată va fi îndeplinită ulterior.

Codul de bună practică. Acest document furnizează principiile cu privire la standardele de integritate și transparența acordului Paris Memorandum of Understanding, pe probleme de Port State Control, ce se așteaptă de la funcționarii care sunt implicați sau asociați cu problemele de inspecții ale Port State Control. Cooperarea membrilor îi obligă pe aceștia la aplicarea Codului de bună practică, iar Comitetul, ca organ executiv, poate modifica acest Cod.

Paris MOU a fost conceput și aplicat spre a crea în mod armonizat sistemul de inspecție a navelor, pentru eliminarea

oricăror operații sub standard, a pavilioanelor străine ale navelor comerciale care pătrund în porturile din bazinele Atlanticului de Nord și cel european, asigurând că aceste nave satisfac exigențele privind protecția internațională, siguranța, standardele și că membrii echipajelor au condiții adecvate de viață și muncă.

Obiectul Codului de bună practică este de a asista autoritățile Port State Control în conducerea inspecțiilor acestora, la nivelul cel mai înalt, iar responsabilii să rămână concentrați pentru îndeplinirea scopului prevăzut în acord privind navele, cu condiția ca modul de acțiune să se desfășoare în conformitate cu cadrul legal, impus de actele normative ale guvernului, cu multă corectitudine, imparțialitate și în mod consistent.

În condițiile în care, de la 1 iulie 2007, România a devenit membru cu drepturi depline a Paris Memorandumului, autorității navale din țara noastră, adică Autorității Navale Române îi revin sarcini și atribuții specifice. În cadrul instituției, de mai multă vreme, a fost creată o structură (serviciu) cu personal calificat și instruit pentru a răspunde cerințelor.

Putem spune că acest serviciu este "cea mai europeană" structură a ANR și prima care a acceptat și aplicat aquis-ul comunitar. Specialiștii instituției s-au implicat, mai întâi, în strângerea unei baze de date și a unei documentații solide - acte normative juridice, norme tehnice, norme administrative etc.

Referitor la această activitate, într-unul din bilanțurile anuale ale ANR se observă că sunt contabilizate quantumul navelor reținute pe motiv de practici sub standardele cerute de convențiile internaționale.

Deja, procentajul de inspecții, la navele străine, începând cu anul 2005, a început să depășească 60%. Această activitate este apreciazabilă, dacă se ține cont de faptul că procentajul de inspecții cerut de Paris MOU este de 15%.

România este și membru activ al Black Sea MoU, iar doi reprezentanți ai Autorității Navale Române sunt lideri de grup în cadrul acestui memorandum.

În concluzie, responsabilitățile A.N.R. în acest domeniu confirmă statutul țării noastre de stat membru al Uniunii Europene.

NAVE ALE MILENIULUI III



↑
Pasagerul „AIDAVITA”

- construit în anul 2002
- 40.289 Grt (T.R.B.)
- pavilion M. Britanie



↑
Portcontainer „Stena Conductor”

- construit în anul 2003
- 58.100 Grt (T.R.B.)
- pavilion Panama

←
Tank „MSC Aniello”

- construit în anul 2000
- 40.631 Grt (T.R.B.)
- pavilion Panama

Marea Noastră

pentru

Urmările unor întâmplări marinărești

Vlad Andrei MARAVELA - student

După ce am citit sau vizionat diverse aventuri cu marinari, unele foarte cunoscute, le-am încadrat la capitolul povești, dar mai târziu a trebuit să află că ele chiar au avut loc, de aceea m-au interesat urmările lor.

ROBINSON CRUSOE

Imaginația mă ducea spre o insulă pustie, cu suspans, peripeții și aventură. Acea insulă chiar există, se numește *Juan Fernandez*, se află în Oceanul Pacific, la 800 km de Valparaiso, este formată din *Mas a Tierra*, *Santa Clara* și *Mas Afuera*, cu înălțimi până la 2000 m (Vf. *Los Inocentes*).

Eroul și personajul cunoscut sub numele de *Robinson Crusoe* este scoțianul Alexander Selkirk, care după necazuri cu biserica din Largo, pleacă pe mare, la 19 ani. După șase ani revine în Scoția, se ceartă cu frații săi și se ambarcă pe corabia „*Cinque Ports*”. Datorită neînțelegerilor cu căpitanul navei, este debarcat cu acordul său pe insula *Mas a Tierra*, în anul 1704.

Urmează marea aventură, dar în 1709, două corăbii sub comanda căpitanului W. Rogers ancorează în zonă pentru aprovizionarea cu apă. Alexander, cam sălbatic și îmbrăcat în piei de capră este găsit aproape de malul apei. După lungi insistențe este urcat pe navă, curând ajunge oțîter; în 1711 se află în Scoția, dar cu gândul la viața de pe insulă.

**Dacă iubiți marea și Dunărea,
dacă îndrăgiți Marina, navele
și porturile, veniți alături de noi
în marea familie a membrilor
Ligii Navale Române!**

În anul 1712, căpitanul Rogers publică „*A Cruising Voyage Round the World*”, care îi aduce lui Selkirk celebritatea. Momentele importante despre disperarea, nostalgia și curajul trăite pe insulă le dezvăluie în publicația „*The English Man*”, după care le oferă eseistului Richard Steele. Dintre cei curioși a fost și Daniel Defoe, astfel că în 1719 apărea „*The Life and Stranges Surprising Adventures of Robinson Crusoe of York, Mariner*”, carte de mare succes, tradusă mai târziu în 30 de țări.

Alexander se retrage în satul natal, își amenajează o grotă, căutând liniștea pierdută, dar după o nouă dispută cu biserica pleacă pe mare, unde moare în anul 1723.

Pe insula *Juan Fernandez*, Spania instalează o garnizoană împotriva britanicilor, care vor ataca insula; din 1810 aparține statului Chile, servind drept colonie penitenciară.

În 1860, căpitanul corsar W. Dampier, abandonează pe insulă un indian moschito pe care îl ia după 4 ani, descoperind că datorită caprelor, marinarii s-a descurcat bine.

Mai târziu, pe insula *Mas a Tierra* a mai trăit un solitar naufragiat, timp de 5 ani, după ce va fi luat de o corabie.

În zilele noastre, pe insulă trăiesc familii de chilieni ce se ocupă cu pescuitul homarilor; turismul s-a dezvoltat continuu, aici se pot vizita ruinele fortului spaniol (sec. XVIII) și monumentul navei „*Dresden*”, scufundată în 1914.

E doar o invitație la Sulina

Dănuț CHIRIAC

Sulina este o poveste perpetuă născută pe sedimente purtate de ape și neînțelese suflete de „olandezi zburători”. Câte priviri spre perpetua plimbătoare apă a Dunații, câte jurăminte de iubire veșnică rostite în preajma imensității mării, câte saluturi și câte urări de rămas bun schimbate între călători și localnici, toate și-au găsit rostul aici, adunându-se pe aceste maluri fierbinți, bronzate de soarele verii sau răscolite de vânturile iernii. Amintirile fiecăruia dintre noi, urme de pași pierdute pe nisipul spălat de undele fluviului și valurile mării, sunt doar o continuare a acestei veșnice povești.

Fie nevoia, fie curiozitatea, fie spiritul necugetat de aventură, au făcut ca la acest



capăt de lume să se dezvolte o așezare pestriță, ca o inimă bătându-și ritmul pe această limbă de pământ situată între ape,

raportându-se la interesele, mereu străine, ale unora, ale altora... când torcând a bunăstare, când prevestindu-și finalul

tinereț

năpădit de aritmie.... și iar... și iar, într-un carusel al altui timp, parcă neutru, peste care se așterne încet un voal satinat, ca un dulce somn al uitării izvorât din paginile îngălbenite ale unui jurnal de amintiri.

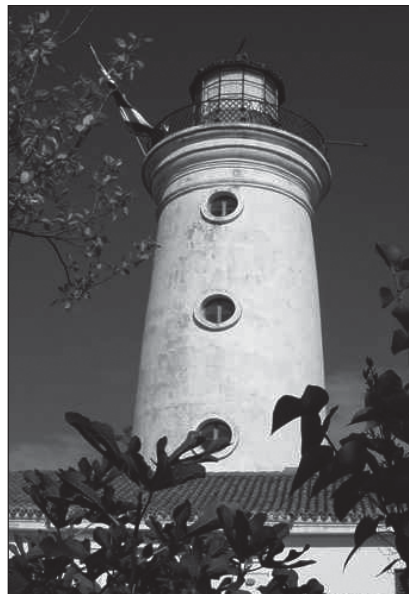
Aici, totul a fost și continuă să fie legat de ape. Ca un făcut, viața în Sulina e când o idee, când un scop bine conturat și, de cele mai multe ori, o dulce beție cu nectarul izolării din care unii nu se mai trezesc pentru a-și trăi mahmureala. Căci traiul pe această insulă nu a fost și nici nu este totdeauna ușor. Să fii prizonierul apelor ce te înconjoară este greu, sentimentul de protecție al șanțului de apă din jurul castelului transformându-se uneori în lațul ce-ți gătuie dorința de evadare spre fermitatea „continentului”.

Și totuși, poți cere unui „sulinoț” – vorba cuiva – să părăsească această suprafață de pământ pentru a se stabili acolo unde solul pe care-ți porți pașii să te sperie cu



fermitatea lui, acolo unde nu poți auzi freamătul șoptit al trestiei acompaniat de cântecul broaștelor în nopțile calde de vară?

Eu te invit să fii și tu unul din cei ce-și vor dori să mai revină în Sulina. Nu contează cine ești, adu-ți aminte că Sulina este o poveste perpetuă născută pe sedimente purtate de ape și neînțelese suflete de „olandezi zburători”.



Îndemn pentru membrii juniori ai Ligii Navale Române

Membrii juniori ai filialei Constanța a Ligii Navale Române sunt invitați să participe ca rezolvitori sau compunători la Revista de matematică și informatică care apare sub egida Inspectoratului școlar județean și a filialei Societății de științe matematice - Constanța.



Interesant este că pe coperta acestei publicații trimestriale apar număr de număr picturi sau fotografii cu bricul „Mircea” sau cu nava-școală „Mircea”.

Dacă doriți să practicați navomodelismul, turismul pe apă și sporturile nautice, înscrieți-vă în Liga Navală Română!

Verificați-vă cunoștințele

- Eclaturile sunt emise de către:**
 - stațiile radio de la bordul navei;
 - luminile de poziție ale navei;
 - farurile de pe coastă.
- Ciulnița este:**
 - o formă de relief asemănătoare dealurilor;
 - șir de anafoare succesive pe fluviu;
 - lac de câmpie.
- Prova este:**
 - partea din față a navei;
 - direcția dinspre înainte a navei;
 - partea navei legată de etravă.
- Provă este:**
 - direcția la bord și în spațiu corespunzătoare sensului normal de deplasare înainte a unei nave sau ambarcațiuni;
 - partea din față a navei;
 - o parte a suprastructurii navei.
- Urarea bună în navigația cu vele este:**
 - „Vânt bun din pupa!”;
 - „Vânt bun de pupa!”;
 - „Vânt din cart bun!”.



O circumtera regală (V)

Ing. Dan Stroescu

Continuăm publicarea relatărilor începute în nr. 54 despre periplul în jurul lumii din anul 1920, al unei solii având în frunte pe A.S.R. Principele Carol – viitorul suveran Carol al II-lea, cu misiunea de a face cunoscută România pe meridianele planetei.

Aceste relatări sunt preluate din lucrarea în șapte volume a generalului Găvănescu „Din suita princiară” (n.r.)

OSAKA-YOKOHAMA

Duminică 20 iunie „Madras” în drum spre Țara Soarelui Răsare, taie apele Mării Interioare a Japoniei. Se trece pe lângă o mulțime de insule și insulițe, mai mari și mai mici, dar toate acoperite cu o vegetație bogată. În zare, prin binoclu, se disting clădirile portului Kobe. Pe tot întinsul mării se văd tot felul de vapoare, corăbii cu vele, vapoare, șalupe, sute de bărci pescărești. Într-un cuvânt un furnicar.

Dinspre bordul tribord sosește în preajma navei crucișătorului japonez „TOKIWA” care escortează pe „Madras” până la KOBE. Este ora 7 și 30 minute dimineța. În bordul crucișătorului, echipajul se aliniază pentru salut, în timp ce la catargul mare se ridică pavilionul României. Tunurile acestuia trag 21 salve de artilerie. Acesta a fost salutul de dimineță și de bun sosit al misiunii române în apele Japoniei. După ce cele 21 salve de artilerie au fost trase, pavilionul românesc a fost coborât.

„Madras” se apropie de Kobe, dar nu va

intra în port. Va ancora în larg din cauză că în oraș s-a declanșat o epidemie de holeră. La ora 8 „Madras” a ancorat în radă. În apropiere, la distanță de un cablu, a ancorat și crucișătorul japonez.

La ora 8 și 30 minute la „Madras” sosește o șalupă mare în care se află misiunea japoneză care va fi atașată pe lângă Prinț pe toată durata vizitei în această țară. Din această misiune, formată din șapte persoane făcea parte și un ofițer al marinei imperiale, căpitanul de fregată (căpitan-comandor) Terashima. După prezentările de rigoare, misiunea se retrage întorcându-se cu șalupe la crucișător.

La ora 9, o șalupă ambarcă misiunea română de la scara navei „Madras”. Prințul și însoțitorii săi își iau rămas bun de la ofițerii vasului, după care șalupele pornesc spre crucișător. În acest moment se ridică din nou la catargul acestuia pavilionul României salutată din nou cu 21 salve de artilerie. De această dată, pavilionul nu se mai coboară și se leagă ușor în adierea vântului.

Ajunsă la crucișător, misiunea română urcă pe punte pe scara navei așezată în lungul bordajului. Pe scară era întins, de jos până sus, un covor de pluș roșu. Muzica militară intonează imnul României iar o companie militară prezintă armele. Căpitanul de fregată japonez îl primește pe Prinț la capătul de jos al scării și îl conduce până sus pe punte. Aici comandantul crucișătorului dă raportul misiunii japoneze atașate Prințului. Toți ofițerii navei salută iar marinarii japonezi urcați pe catarge, pe țevile

tunurilor, pe scări strigă cu toții BANZAI și urale.

După intonarea imnului, Prințul trece în revistă compania de onoare, apoi comandantul crucișătorului invită misiunea română în careul ofițerilor unde se servesc băuturi și micul dejun. În acest timp, crucișătorul a ridicat ancora și a luat drum spre Osaka.

Orașul și portul Osaka, aflat în fundul unui golf, un oraș puternic industrializat, era îmbrăcat în haine de sărbătoare. Pe toate clădirile erau arborate drapele românești și japoneze iar navele din port au ridicat marile pavoaz. Crucișătorul oprește în mijlocul portului la ora 10 și 5 minute. Misiunea română împreună cu gazdele japoneze coboară pe scara crucișătorului și se ambarcă în trei șalupe cu motor. Șalupele pornesc spre cheul de primire. Pe crucișător se cântă din nou imnul României. Plecarea Prințului de la bord a fost din nou salutată cu 21 de salve de artilerie.

La cheu erau prezente toate notabilitățile orașului. Se trece în revistă o companie de onoare. Apoi Prințul primește defilarea unui batalion de infanterie marină. O imensă mulțime de locuitori ai orașului, fluturând în mâini stegulețe românești și japoneze, fac o primire pe măsură oaspeților români. Într-o coloană de mașini oficiale, misiunea română se îndreaptă spre KYOTO, vechea capitală a Japoniei. În limba japoneză KYOTO înseamnă capitala de vest.

Legat de acest oraș, trebuie arătat că Japonia până în anul 1853 a fost o țară care a trăit într-o izolare totală de restul țărilor lumii. Orice legături cu aceasta erau interzise. În acel an a sosit în golful Edo o escadră americană care a cerut Șogunatului, printr-o scrisoare a președintelui SUA să li se dea voie să facă comerț. Șogunul nu s-a putut decide să iasă din izolare și a comunicat că va da un răspuns în această privință peste un an. În anul următor, o escadră americană mai puternică revine cu aceeași cerere. Sub amenințarea tunurilor, Șogunul deschide pentru Statele Unite două porturi pentru comerț.

Curând după aceea, în cursul anului 1854 sosesc cereri similare și din partea altor state ca Rusia, Anglia, Franța, Olanda, Japonia încheind cu acestea tratate comerciale. Marii seniori feudali japonezi s-au considerat trădați de Șogun. Poporul era în fierbere în pragul războiului civil. Mai mulți



Portul Osaka

europeni au fost asasinați de samurai. Puterile europene au cerut reparații. Cum nu le-au fost date, acestea au bombardat cu flota portul Kaqoshima. Un mare senior japonez, bombardă și el două vase europene în strâmtoarea Shimonosaki. Franța, Anglia și Olanda au cerut Șogunului, printr-un ultimatum, respectarea tratatelor încheiate în 1854. Cum Șogunul nu a luat nici o decizie în acest sens, în 1863 europenii au bombardat unele porturi din districtele Nagato și Shimonosaki. Din cauza acestei stări de lucruri, au avut loc mai multe confruntări armate între samurailor devotați Șogunului și cei ai Împăratului care dorea respectarea înțelegerilor încheiate. Împăratul câștigă războiul și la 4 ianuarie 1868 Șogunatul a fost desființat, regimul feudal suprimat, Japonia trecând de la această dată pe calea dezvoltării capitaliste. Capitala țării s-a mutat la Tokyo. În limba japoneză TO-KYO înseamnă capitala de est.

De la Kyoto, misiunea română pleacă cu trenul la Tokyo. În gară Prințul Carol e întâmpinat de Prințul Moștenitor al Japoniei care are ca interpret un comandor de marină. Misiunea română se deplasează la Palatul Imperial unde este întâmpinată de membri ai familiei imperiale, de comandanți ai armatei și marinei. În zilele următoare au avut loc vizite protocolare la Împărat și Împărăteasă, dineuri de gală, vizionări de spectacole de teatru cu specific japonez.

Prințul Carol ia fost conferit de către Împărat, cea mai înaltă decorație japoneză – înaltul „ordin al Crisantemelor”, ordin cu care a fost decorat și amiralul Togo, eroul de la Tsușima.

Amiralul Togo, un bărbat în etate de 75 ani la acea dată a fost prezent la toate primirile și dineurile oficiale de la Palatul Imperial la care a participat misiunea română, însoțit de toți amirali comandanți ai Marinei Imperiale și de Ministrul Marinei – amiralul Kato. Legătura dintre armata de uscat și Marină se făcea prin ofițeri de legătură. Pentru operațiuni combinate, cei doi șefi de stat major ai Marinei și ai armatei de uscat studiau planul și după ce cad de acord asupra lui, își pregătește fiecare planul de operații, ținând seama de scopul ce urmează a fi atins. Împăratul în final sancționează planul care în acest fel devine operativ.

Marele Cartier General subordonat împăratului dispune de un Stat Major format din ofițeri ai armatei de uscat și Marinei, care are misiunea de a coordona acțiunile Armatei și Flotei, fiecare șef de Stat Major, conducându-și operațiile proprii în numele Împăratului.

Vineri 25 iunie la dineul de gală de la Ministerul de Externe, oaspeții români se

întâlnesc din nou cu amiralul Togo.

Sâmbătă 26 iunie, la dejunul de la Arsenalul Armatei, s-au purtat discuții cu amiralul baron Shimamura – șeful de stat major al flotei japoneze care pe timpul bătăliei de la Tsușima a fost șeful de stat major al amiralului Togo. Programul muzical al dejunului a cuprins și valsul „Valurile Dunării” de Ivanovici.



M.S. Regele Carol II, Președinte activ al Ligii Navale Române

Duminică 27 iunie, oaspeții români vizitează localitatea Hakone pe malul lacului Asi. Pe lac se poate face navigație de plăcere, în acest sens fiind amenajat un frumos cheu. De pe lac se vede în zare vulcanul Fuji – muntele sacru al Japoniei.

Marti 29 iunie se vizitează insula Enoshima – insulă sfântă pentru japonezi, unde se află un celebru templu șintoist, vizitat anual de mii de pelerini. Insula situată în largul mării avea legătură cu malul printr-o punte de lemn. La câțiva ani de la această vizită, în urma unui cutremur submarin, insula s-a scufundat și a dispărut definitiv în apa mării.

În dimineața zilei de 30 iunie, misiunea română pleacă cu trenul la Yokohama. În gară Prințul este primit de ministrul Marinei, după care misiunea se deplasează în port unde se ambarcă pe un contratorpilor. La urcarea la bord, oaspeții români sunt primiți cu onoruri și fluierături de siflee de către marinari. Comandantul vasului dă raportul după care nava se desprinde de cheu și se pune la drum spre Yokosuka. Drumul durează un ceas. Yokosuka este port militar. Aici se află un mare arsenal al Marinei Imperiale japoneze.

La intrarea în port se află la ancoră

cuirasatul „Yamashiro” pe care s-a ridicat marele poavaz iar echipajul este aliniat în front pe punte. În momentul când contratorpilorul a ajuns în dreptul lui, o fanfară intonează imnul național al României, soldații prezintă armele iar ofițerii salută, unii cu mâna la caschetă, alții cu sabia. Sus pe puntea de comandă un grup restrâns de ofițeri – comandanții supremi ai Marinei – salută cu mâna la caschetă.

În linie cu „Yamashiro” mai erau ancorate încă două cuirasate.

În apropiere de mal Prințul debarcă într-o șalupă care-l duce la cheul de protocol. Aici e primit de comandantul flotei japoneze, de comandantul Arsenalului și alți ofițeri superiori ai Marinei Imperiale. Convorbirea cu aceștia se face în limba engleză, toți acești ofițeri și-au format pregătirea la școli navale din Anglia.

Se trece apoi la vizitarea Arsenalului care a luat ființă în anul 1854. Aici, în anul 1871 s-a construit primul doc maritim și tot aici în anul 1905 s-a construit și lansat cuirasatul „Satsuma” de 19.370 t și 17.500 CP. În 1914 s-a construit crucișătorul cuirasat „Hiyei” de 27.500 t și 64.000 CP iar în 1917 cuirasatul „Yamashiro” de 30.600 t și 40.000 CP. În momentul vizitei se afla în construcție în doc uscat cuirasatul „MUTSU” de 42.000 t, cel mai mare cuirasat din lume la acea dată care urma să fie dotat cu patru turele pentru opt tunuri de 420 mm.

Se vizitează apoi Școala de Artilerie pentru marină unde își făceau pregătirea de specialitate atât ofițeri cât și grade inferioare. Într-o sală mare a școlii se simulau diferite situații de luptă de pe mare ca lansări de torpile, trageri cu artileria grea și ușoară, trageri antiaeriene, se calculează distanțe și unghiuri de atac, etc., totul ca într-o luptă navală autentică.

După vizita la Școala de Artilerie, misiunea română se deplasează cu șalupele la cuirasatul „Yamashiro” pentru dejun. La urcarea pe bord se înalță pavilionul României la catarg și se trag 21 salve de artilerie. La bord se aflau toți șefii Marinei Imperiale japoneze în cap cu amiralul TOGO – eroul de la Tsușima. După dejun se vizitează cuirasatul: cazarmile echipajului, infirmeria, compartimentul torpilelor, compartimentul mașini, turelele mari etc. se fac demonstrații de manevră și încărcarea tunurilor.

La plecarea de pe cuirasat se trag din nou 21 salve de salut și se vizitează în continuare escadra de submarine și flotila de hidroaviație. La flotila de hidroaviație se fac zboruri demonstrative cu hidroavioane. La sfârșitul vizitei contratorpilorul reduce misiunea română în port la Yokohama.

(va urma)

Din însemnările unui pescar oceanic (II)

„La sud de Canare“

Mihai Lucian CĂCIULEANU

Ofițer electrician

Membbru al Ligii Navale Române

În perioada anilor 1972-1974, potrivit contractelor încheiate de statul român, flota românească opera (ca și în anii precedenți) în două zone: una în nord, de-a lungul coastei răsăritene a Canadei și Labrador, coborând până spre coasta estică a S.U.A și a doua în Sud, pe coasta de vest a Africii, în special între Cap Bojador și Cap Blanc.

Fiecare zonă avea particularitățile sale legate de climă, sezon de pescuit și speciile caracteristice de pești.

O navă de pescuit avea, în medie, o autonomie în larg de 58-60 zile, iar dacă reușea, în acest răstimp, să realizeze „un

mari și mai mici, îngrămădite majoritatea în mici insulițe, în timp ce în față și în stânga nu se mai zărește decât oceanul. Atlanticul ne primește nepăsător și maiestuos, cu valuri lungi și domoale de culoarea smaraldului.

22 martie – În cursul nopții, am dublat Capul Bojador și acum ne aflăm undeva pe la 25° Lat.N., urmând să începem prima traulare. Pe punte s-a pregătit un traul de fund și pescarii așteaptă – asistați de o armată de gură-cască (printre care și eu) – comanda de lansare.

După vreo trei ore, puțin înainte de

de peste un metru și gros de cca 7-8 cm, care se tot răsucea, repezindu-se să muște, până când a reușit să înșface cizma unui pescar. Întâmplarea a stârnit numai râsul celor din jur, cauciucul cizmei fiind prea gros pentru dinții agresorului.

31 martie – De dimineață, cerul e cenușiu, oceanul la fel, cu valuri tulburi și berbeci de spumă. Încă de ieri seară, de când s-a virat traulul, mergem spre sud, spre Cap Blanc (Mauritania) în căutarea unui loc mai bogat în pește. În cursul zilei de ieri n-am prins mai mult de 5-6 tone, așa că s-a hotărât schimbarea locului.

Eroina traulului de seară a fost o caracatiță care, întinsă pe punte, măsura – între vârfurile a două brațe opuse – 2,30 m, fiind cel mai mare exemplar pe care l-am prins până acum.

Pe la ora 10, pe coordonatele 17°30' Lat. N. și 16°25' Long. V. (la cca 650 de mile la Sud de Las Palmas) ne-am întâlnit cu trawlerul „Siret“. După salutarile tradiționale cu sirenele, am lansat și noi traulul și acum pescuim împreună.

4 aprilie – Ne-am întâlnit cu trawlerul „Caraiman“, „Siret“ și „Constanța“, care stau în derivă și așteaptă nava colectoare „Polar I“. Când ne-am apropiat, am avut ocazia de a compara toate cele trei tipuri de trawlere existente în flota noastră.

„Polar I“ venea din țară și cel mai așteptat lucru pe care îl aducea erau scrisorile. Am primit și eu două. Cât am stat în Las Palmas, am primit tot două, prin Harbor Master.

6 aprilie – Dimineața, s-a scos primul traul cu recoltă mare (22 tone), dar după amiază am avut ghinion – plasa s-a prins în niște corali și a fost scoasă zdrențe. Pescarii au schimbat-o în vreo 2-3 ore, așa că pescuim din nou, în timp ce pe punte se lucrează la traulul rupt.

8 aprilie – Într-unul din traualele de azi, s-a prins un rechin de peste 1,80 m lungime și vreo 35-40 cm grosime – în parte de la cap – din cei pe care pescarii noștri îi numesc „câini de mare“. Încălcând interdicția de a atinge un rechin viu, am profitat de ocazie și am făcut câteva fotografii.

10 aprilie – Spre seară, vremea a început să se strice, deși oceanul este



plin“ (între 500 și 800 tone, în raport de tipul navei), umplându-și magaziiile cu pește congelat, ulei și făină de pește, producția putea fi predată uneia din navele colectoare – numite toate „Polar“ și numerotate (pe atunci) de la I la VI.

În asemenea cazuri, nava rămânea în larg și își relua activitatea.

II. ÎN LARGUL ATLANTICULUI

21 martie – Depășim extremitatea digului, ne despărțim curând de pilotul care ne-a însoțit până la ieșirea din port și pornim spre sud, spre zona de pescuit.

La tribord, se văd șiruri de stânci, mai

prânz, pe punte s-au făcut auzite vinciurile, semn că se virează traulul. O bigă ridică, în final, sacul traulului, cablul care îl închide este scos și pe punte se revarsă o grămadă argintie, ai cărei componenți, din cele mai felurite specii, sar, se zbat și se împrăștie în toate părțile. Pe măsură ce peștii dispar în buncărele de sub punte, din grămadă își fac apariția și alți locuitori ai adâncurilor: melci – mari și mici, stele de mare, arici de mare – roșii și verzi – agitându-și în toate direcțiile țepii lungi, tot soiul de raci și răcușori și, la un moment dat, o caracatiță.

Atenția generală a fost atrasă până la urmă de un țipar de mare (anghilă), lung

relativ calm. Dinspre țărmul Saharei bate un vânt surprinzător de rece, aducând cu el praf și nisip.

11 aprilie – În Sahara este furtună de nisip. Un nor dens de praf deosebit de fin s-a lăsat ca o ceață, depunându-se pe tot vasul și reducând vizibilitatea, dimineața, la numai câteva cabluri (1 cablu=1/10 dintr-o milă marină). În timpul nopții, prin golurile din masa de praf se mai zăreau stele răzlețe, dar spre ziuă „ceața de praf” a devenit compactă. Periodic, se aud sirenele navelor din zonă, care nu se văd reciproc decât pe ecranele radarelor.

13 aprilie – Furtuna de nisip pare să se potolească, dar marinarii vechi spun încă de ieri că, după o furtună în deșert, urmează întotdeauna o furtună pe ocean.

14 aprilie – Distracția a început încă din cursul nopții, crescând din ce în ce în intensitate. M-am trezit din somn, fără să înțeleg la început de ce mă rostogolesc prin cușetă și ce-i cu vuietul surd care răzbate de afară.

Menținându-mi cu greu echilibrul, m-am îmbrăcat și apucându-mă de tot ce găseam în cale, am ieșit pe punte. Am ieșit, este un fel de a spune, pentru că am rămas în ușă, bine ancorat cu ambele mâini.

Peisajul este măreț și minte cel care spune că, privindu-l, nu simte o teamă instinctivă.

Valuri, mai înalte ca bordul, se ridică și se zdrobesc în prova, dând naștere unor cascade înalte de stropi, iar întinderea oceanului, până departe, este acoperită de berbeci lungi de spumă. Vântul aleargă bezmetic, mânănd pe cer zdrențe de nori, smulgând și împrăștiind spuma valurilor, în timp ce un vuiet greoi persistă în jur.

Spre prânz furtuna atinge forța 7 spre 8, așa că nici gând de pescuit. După prânz, se primește prin radio aprobarea să

întrerupem pescuitul și să mergem să ne adăpostim în golful de la Cap Blanc.

În golful de la Cap Blanc se află orașul și portul Port Ethiene – al doilea oraș ca mărime din Mauritania, devenit în 1973, după șirul de revoluții anticolonialiste care a cuprins întreaga coastă de vest a Africii,



orașul Nouadhibou.

Din port până în oraș trebuie să mergi vreo trei kilometri spre sud, urmând panglica de asfalt a șoselei trans-sahariene, care merge aproape paralel cu țărmul oceanului, prin deșert.

Pe aceeași șosea, înspre nord, trecând pe lângă ruinele unui fort, construit de francezi prin sec. XVII-XVIII, după vreo cinci kilometri se ajunge în orașul Cansado din (pe atunci) Sahara Spaniolă.

Orașul Nouadhibou, situat la limita de vest a Saharei, unde aceasta întâlnește Oceanul Atlantic, are un pitoresc aparte. În așa-zisul „centru al orașului” se află o

serie de clădiri mai mari, care adăpostesc instituțiile administrative, spitalul, sediile unor firme, locuințele funcționarilor și reședințele oamenilor de afaceri, în marea lor majoritate francezi. În rest, un amalgam de construcții fără etaj, de toate formele și mărimile, ridicate direct pe nisip, fără

garduri sau alte delimitări între ele, reprezintă locuințele populației.

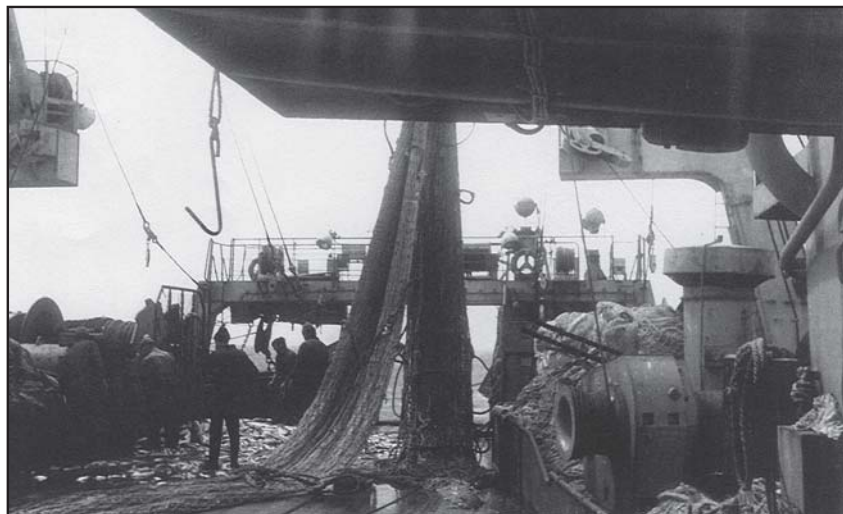
Cea mai mare atracție însă o constituie bazarul. Hainele colorate ale localnicilor, varietatea mărfurilor expuse – de la covoare, articole de îmbrăcăminte, podoabe, artă africană până la cele mai neașteptate obiecte – forfota, însoțită de un permanent fond de voci, compun un tablou inedit. Aici se cumpără, se vinde și se face troc cu aproape orice și nu ești un bun client dacă nu știi să te tocmești.

Trei zile au trecut repede, iar între timp, Atlanticul pare să fi revenit la sentimente mai bune.

18 aprilie – Dimineața, am ieșit în larg. Vremea este splendidă, oceanul liniștit, așa că mergem spre nord pentru a ocupa poziție de lansare a traulului.

Am văzut jeturi de apă aruncate de cașaloți. Multe la număr dar destul de departe, din păcate, de noi așa că în afara jeturilor, n-am mai putut vedea mare lucru. Propriu-zis, nu erau niște jeturi, ci niște conuri de stropi mărunți, cu vârful în jos, care se mențineau în aer câteva secunde, apoi se destrăbeau în formă de evantai și dispăreau.

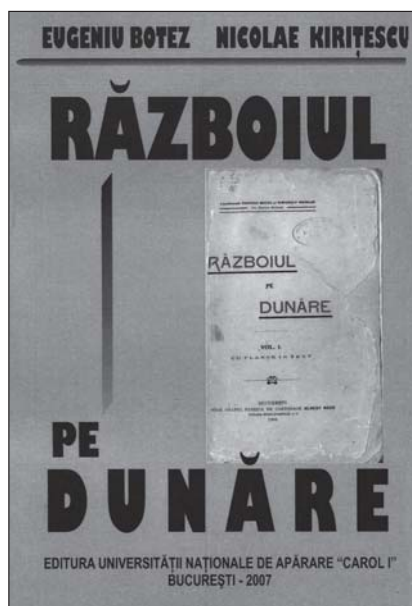
La sud de Canare, viața își urmează cursul său firesc. Undeva în Atlantic, un trawler își lansează plasa și pornește fără grabă spre sud.



Semnale editoriale

Rubrică realizată de Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

Istoriografia Războiului de Independență s-a îmbogățit cu un dublu produs editorial notabil, complementar în ceea ce privește evidențierea participării Marinei Române la operațiunile fluviale. Astfel, anul acesta, în colecția „Geopolitică și istorie militară” a Editurii Universității Naționale de Apărare „Carol I” a apărut ediția a 3-a a lucrării „Războiul pe Dunăre. Operațiunile fluviale și maritime din războiul ruso-româno-turc 1877-1878”, realizată în urmă cu mai bine de un secol de locotenentii Eugeniu Botez (Jean Bart)



și Nicolae Kiriteșcu, ediție îngrijită de contraamiralul (rtg) George Petre.

Considerată drept „o bogată sursă de documentare pentru cercetătorul acestei frământate perioade din istoria românilor”, reeditarea s-a impus cu necesitate întrucât lucrarea „este foarte actuală și modernă [...], pentru că este minuțios documentată și sugerează (cel puțin ofițerilor de marină) idei în domeniul tacticii și tehnicii navale”.

*
* *

Concomitent cu această lucrare de referință, la aceeași prestigioasă editură universitară a apărut volumul „Noi contribuții la studierea războiului pe Dunăre. 1877-1878. Studii documentare”, Autorii – contraamiralul (rtg) George Petre, coautorul lucrării „Tradiții navale românești” (Editura Militară, București, 1991) și



Georgeta Borandă, fost muzeograf la Muzeul Marinei Române și coautoare a volumului „Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române” (Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001), detaliază momente importante din derularea evenimentelor politico-militare ale epocii, evocă implicarea unor lideri militari și politici și prezintă amănunțit caracteristicile tehnico-tactice și destinul principalelor tipuri de nave angajate în campanie.

Primele patru capitole abordează „Cadru general al războiului”, „Luptele pe mare și Dunăre în cărți ale unor participanți la evenimente”, „Cronologia acțiunilor Forțelor Navale și documente privitoare la evenimentele petrecute pe Dunăre” (George Petre) și „Contribuții la istoricul confruntărilor navale de pe Dunăre din anul 1877” (Georgeta Borandă).

Ultimul capitol include trei interviuri cu contraamiralul Petre Cioromele, fost comandant al Flotei Fluviale, precum și opinii și considerații pertinente ale viceamiralului (rtg) Constantin Iordache referitoare la „Rosturile actuale ale Forțelor Navale Fluviale ale României”.

*
* *

La Editura „Nautica” a Universității Maritime Constanța a apărut anul trecut lucrarea „Ghid pentru cunoașterea stelelor și a constelațiilor”, semnată de dr. Florin Iordănoaia.

Absolvent al Liceului Militar de Marină

„Alexandru Ioan Cuza” (1984), Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1988), Facultății de Științe Economice, specializarea Management din cadrul Universității „Andrei Șaguna” Constanța (2001) și al Facultății de Științe Economice, specializarea Tranzacții Internaționale la Universitatea „Ovidius” Constanța (2002), Florin Iordănoaia este doctor în Management, titlu obținut la Academia de Studii Economice București, cu teza „Logistica integrată în activitatea de transport maritim din România” (2007).

De asemenea, deține Certificatul de conducător ambarcațiuni nautice „ICC B Skipper” (2005), atestat de Autoritatea Navală Română Constanța.

Din anul 1994 este asistent universitar la Universitatea Maritimă Constanța.

A publicat studii și articole de specialitate în „Marine Science Forum”, Varna, International Scientific Conference, Bulgaria, „Transporturi Navale”, Analele Universității Maritime Constanța, precum și în volumele unor prestigioase sesiuni de



comunicări științifice naționale și internaționale.

Este autorul lucrărilor „Legenda cerului”, Institutul de Marină Civilă, Constanța, 1994, „Ghid pentru cunoașterea stelelor și a constelațiilor”, I.M.C., Constanța, 1995,

Semnale editoriale

„Astronomie și navigație astronomică”, Editura „Nautica”, Constanța, 2004, „Teste de navigație pentru ofițerii maritimi de punte”, Editura „Nautica”, 2004, „Marketing maritim și portuar”, Editura „Nautica”, 2005, „Logistica în transportul maritim”, Editura „Nautica”, 2006, „Perspective privind evoluția traficului de mărfuri în portul Constanța în perioada 2006-2010”, Editura „Nautica”, coautor, 2006 și „Regulamentul de arbitraj în Kung-Fu”, Editura „Nautica”, 2006, notelor de curs „Astronomie și navigație astronomică”, I.M.C., 1996, „Navigație estimată și costieră”, I.M.C., 1997, „Erorile în navigația maritimă”, I.M.C., 1998, „Management maritim”, U.M.C., 2001, „Marketing naval și portuar”, U.M.C., 2001, „Comerțul internațional pe mare”, U.M.C., 2002, „Aspecte economice ale activității de shipping”, U.M.C., 2003, „Aparate electrice de navigație și comunicații navale”, U.M.C., 2004, coautor, „Navigație radioelectronică”, U.M.C., 2004, „Navigație Radar și ARPA”, U.M.C., 2005, „Managementul resurselor umane”, U.M.C., 2006 și al lucrărilor practice de laborator „Navigație astronomică”, I.M.C., 1996, „Navigație estimată și costieră”, I.M.C., Constanța, 1997, „Probleme de navigație radar”, U.M.C., 2005 și „Managementul resurselor umane”, U.M.C., 2006.

Ghidul vine în sprijinul celor dornici să cunoască și să aprofundeze cunoștințele despre principalele stele și constelații utilizate de milenii în navigația astronomică. Din sumar reținem „Determinarea direcției Polului Nord ceresc cu ajutorul constelației „Ursa Major”, „Ursa Major” constelație reper a emisferei nordice”, „Constelații

vizibile primăvara, vara, toamna și respectiv iarna”, „Orion”, constelație reper la Ecuator”, „Determinarea direcției Polului Sud ceresc cu ajutorul constelației „Cruce”, „Cruce” constelație reper a emisferei sudice”, „Triunghiurile australe de primăvară, vară, toamnă și respectiv iarnă” și „constelațiile zodiacale”. Lucrarea se încheie cu două interesante Liste – cea a constelațiilor, respectiv a principalelor stele vizibile pe sfera cerească, cu denumirile uzuale, traducerea din limba latină sau arabă și denumirea populară românească.

*

* *

La Editura Brumar din Timișoara a apărut, în anul 2006, lucrarea **Navigația pe Bega. Secvențe istorice**, sub semnătura a doi specialiști ai Direcției Județene Timiș a Arhivelor Naționale – Marlen Negrescu și Dan Pura. Menit să rememoreze succint epoca de glorie în care Canalul Bega era navigabil iar Timișoara portul în care „joia venea vaporul de la Otelec iar gospodinele își făceau cumpărăturile direct pe puntea acestuia, iar în amonte de fosta fabrică de lanțuri se încărcau șlepurile cu grâne”, ideea acestui volum s-a înfiripat în momentul preluării arhivei Căpitaniei Portului Timișoara.

Lucrarea este structurată pe trei capitole: Canalizarea râului Bega și începuturile navigației, Căpitania portului Timișoara și Ambarcațiuni înregistrate în portul Timișoara, însoțite de hărți, scheme și fotografii- document.

Din documentele epocii rezultă că prima reglementare a navigației și a



comerțului pe Bega datează din anul 1756, în anul 1775 luând ființă Oficiul de Navigație din Timișoara. „Transformării râului Bega într-un canal navigabil i se datorează, în parte, și înființarea unei puternice sucursale la Timișoara, în 1750, a Companiei Privilegiate Triest-Rijeka – constată autorii - , care comercializa la Adriatica cerealele din Banat, cu ajutorul unei flote de 24 de vase. Ruta pornea din Timișoara, ajungea pe Tisa, urca pe Dunăre și apoi pe Sava și Kupla până la Karlovac, de unde mărfurile erau transbordate în căruțe și aduse la Rijeka, primul convoi de trei vase, comandate de căpitanul Schly, ajungând de la Timișoara la Karlovac în 1758”.

Marea Neagră

(urmare din pag. 24)

Constanța, astfel ca acesta să asigure fluxul traficului de nave comerciale în continuă creștere.

Realizarea acestui obiectiv a determinat la rândul lui construirea podului feroviar peste Dunăre de la Cernavodă, proiectat și realizat de inginerul român Anghel Saligny (1854-1925).

Adevărată operă de arhitectură ingierească, podul a fost inaugurat în 1895. A primit denumirea de „Podul Carol I”, numele suveranului României la acea dată. La vremea respectivă era considerat cel mai lung pod din Europa.

Destinația podului de la Cernavodă era să asigure transportul unui volum mai mare și mai rapid de mărfuri din interiorul și spre interiorul țării prin portul maritim Constanța, cu urmări deosebite pentru dezvoltarea întregii economii naționale a României.

Devenită stat riveran la Marea Neagră, în urma Congresului de la Berlin (1878), România avea dreptul acum să-și exprime punctul de vedere propriu, conform cu interesele sale legitime, cu privire la o reglementare internațională echitabilă a regimului de navigație în zona strâmtorilor Bosfor și Dardanele.

Poziția țării noastre în această problemă de importanță deosebită va fi prezentată la

două conferințe internaționale ce vor urma: Conferința de la Lausanne (noiembrie 1922-iulie 1923) și Conferința de la Montreaux (iunie 1923), două localități din Elveția, pe malul lacului Geneva.

Șefii delegațiilor României la aceste conferințe, care au avut pe agenda lor adoptarea unei convenții cu privire la regimul juridic al navigației în zona strâmtorilor Mării Negre au fost: I.G. Duca, la Lausanne (1922-1923) și Nicolae Titulescu, la Montreaux (1936).

Notă:

Despre aceste două conferințe, într-un număr viitor al revistei „Marea Noastră”



Revista revistelor

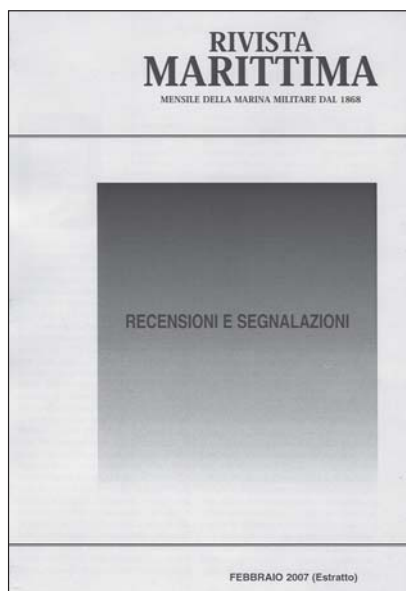


Marina română în „Rivista Marittima“

Binecunoscuta și longevivă revistă a Marinei Militare Italiene, intitulată semnificativ „Rivista Marittima“, care apare lunar încă din anul 1968, în două numere editate în acest an, rezervă un anumit spațiu Marinei Române, oferind cititorilor săi informații la zi din flota română, sub forma unor semnale. Mai întâi, un extras al acestei reviste, din februarie 2007, intitulat „Recenzii și semnale“, într-un articol purtând semnătura contraamiralului dr. Enzo Tanga, din Marina Italiană, anunță apariția „Dicționarului enciclopedic de marină“, făcând un comentariu pertinent asupra acestei lucrări, tipărită la Editura Scriitorilor Militari, din București.

Prin acest semnal editorial, Enzo Tanga, atrage atenția asupra importanței dicționarului, care „încearcă să umple golul resimțit de multă vreme în lexicografia navală românească“, după mărturia făcută în „Cuvânt înainte“ de înșiși autorii săi. Estimând valoarea noii apariții editoriale a Marinei Române, autorul articolului consideră că acest dicționar scoate la lumină, prin termenii și expresiile folosite de adevărații marinari, „mărturie prețioasă ale lumii fascinante a navigației și a tehnicii navale“ și apreciază faptul că, în mulțimea noțiunilor și termenilor specifici culturii marinărești, dispuși în tradiționala ordine alfabetică, sunt incluse și numeroase cuvinte și structuri provenind din limbi străine, care, în timp, au devenit termeni consacrați ai limbajului marinăresc internațional. Autorul remarcă de asemenea bogăția ilustrațiilor, a schemelor, tabelor, graficelor și schițelor, care fac din acest dicționar un instrument de lucru și o sursă de informații, la îndemâna specialiștilor dar și a tuturor celor interesați în general de marină și în special de istoria marinei române. Pentru a ajunge la acest rezultat, „ilustrării și numeroșii colaboratori, apreciați pentru pregătirea lor științifică și pentru capacitatea lor de expunere și sinteză au coordonat diversele abordări ale subiectelor, ajungând la un tot omogen de o absolută garanție și competență“, după aprecierea autorului. „În acest mod – opinează în continuare Enzo Tanga, - manualul se distinge prin fluxul de informații care izvorăște din fiecare termen“. În finalul comentariului său, autorul subliniază

faptul că, pe bună dreptate acest dicționar pune în lumină doar acele cuvinte și expresii folosite de marinarii ambarcați pe nave, nu și de cei care ajung în mod ocazional, la bordul navelor. Căci aceasta este menirea unui dicționar nautic sau a manualelor de marină – concluzionează



Enzo Tanga – să includă doar termenii nautici, excluzând toate acele cuvinte cu valoare literară sau practică.

La un interval de câteva luni, Marina Română revine în atenția revistei italiene de marină, în numărul din iunie 2007, cu informații privind dotarea cu elicoptere a fregatelor provenite din marina britanică. În acest sens, „Rivista Marittima“ își informează cititorii, că la sfârșitul lunii martie, Marina Română a început activitatea de testare a trei elicoptere Ghimbav „IAR 330 Puma Naval“, primite de la Grupul de Elicoptere, pentru cele două fregate ex britanice tip „22 seria II“. Primul dintre cele trei elicoptere, în versiune navală, a fost primit de Marina Română la 30 ianuarie 2007. În versiune navală, aceste elicoptere dispun de o dotare furnizată de Societatea israeliană „Elbit“, similară celei instalate pe elicopterele „Puma“ ale Aeronauticii Române, actualizată la standardul „Socat“. Noua dotare – informează „Rivista Marittima“ – conține un nou sistem de

executare a misiunii cu display multifuncțional, noi sisteme de navigație, comunicații și protecție, în afară de un FLIR, Rafael „Toplite“ pentru navigație, căutare și identificare. Destinate să îndeplinească inițial misiuni de căutare și salvare, transport și MEDEVAC, cele trei elicoptere vor fi folosite pe cele două fregate, „Regele Ferdinand“ (221) și „Regina Maria“ (222) cu însărcinări care ulterior vor ajunge la misiuni ASW/ASUW și susținerea operațiunilor amfibii. Între timp, 8 piloți și 18 tehnicieni ai marinei se instruesc pentru noile elicoptere, pe elicopterele „Puma SOCAT“, la baza aeriană a Aeronauticii, din București-Otopeni. Cele trei elicoptere – concluzionează „Rivista Marittima“ – a căror preluare va fi încheiată în 2008, vor fi atribuite Grupului de Elicoptere subordonat Flotei de Fregate a Marinei Române.

Georgeta BORANDĂ

Timona

Liga Maiștrilor Militari de Marină continuă să editeze cu perseverență, la un nivel superior, publicația „Timona“. Sunt abordate subiecte variate, de actualitate și de interes pentru această importantă categorie de cadre a forțelor noastre navale.



 Revista revistelor 

România Maritimă și Fluvială. Magazin

Publicația editată de Filiala București a Ligii Navale Române a ajuns la numărul 17. În acest număr sunt publicate subiecte precum: Dezeșuarea navelor maritime, și



Odiseea canonierei Niculescu (cdor (r) Ioan-Dănuț Toader); Garda de coastă a S.U.A.; Nave militare italiene în apele românești în perioada 1942-1945 (cdor (r) Neculai Pădurariu); Ne putem lipsi de flota fluvială de la Dunăre? (ing. Silviu Morariu); Este amiralul chinez Zheng He, primul marinăr care a străbătut apele întregii lumi? (cdor (r) Ștefan Chira).

Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică

Din nou, publicația filateliștilor constănțeni pune pe copertă o corabie.



Rubrică realizată de
Petre GEORGESCU

„Tinerete fără bătrânețe” și viață după moarte

În anul 1994, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost co-organizatoare, împreună cu Academia Oamenilor de Știință din România și Institutul de Astronomie al Academiei Române a primului Simpozion Național de „Astronomie în cultură”. Este vorba de un domeniu științific pluridisciplinar, produs de savanții englezi de la Leicester University și extins, prin contribuția cercetătorilor români, la toate manifestările omenești care fac legătura între cer și pământ, între veșnicie și efemer. Constanța este singurul oraș din țară care posedă două „Planetarii” și care pregătește în masă profesioniști în folosirea cunoștințelor astronomice (navigatorii), iar Academia Navală posedă jumătate din acest patrimoniu material și intelectual (are un planetariu și lasă restanțierii pe cei ce nu știu Astronomie Nautică).

În anul următor, România însăși a fost aleasă organizatoare a Congresului Societății Europene de Astronomie în Cultură, datorită vestigiilor de arheo-astronomie (sanctuarele – aparate de măsură de la Sarmisegetuza Regia, cadranul solar găsit la Cumpăna, jud. Constanța, etc.) și o mare zestre filosofică, în folclor și în creația cultă, privind relația omului cu timpul.

Acesta-i sensul „aniversărilor”, strădania de a face abstracție de timpul scurs și de a o relua mereu de la început, preocuparea de a celebra în fiecare an la date fixe sau variabile, evenimente cosmice (de ex. solstițiile), religioase (Nașterea Domnului), sociale (nașterea, căsătoria, absolvirea facultății, etc.) în încercarea, de loc absurdă, ci dimpotrivă tonifiantă, de a crea impresia că timpul stă pe loc. Și dacă restul populației este „profană” în măsurarea scurgerii timpului, noi, marinarii suntem „profesioniști”.

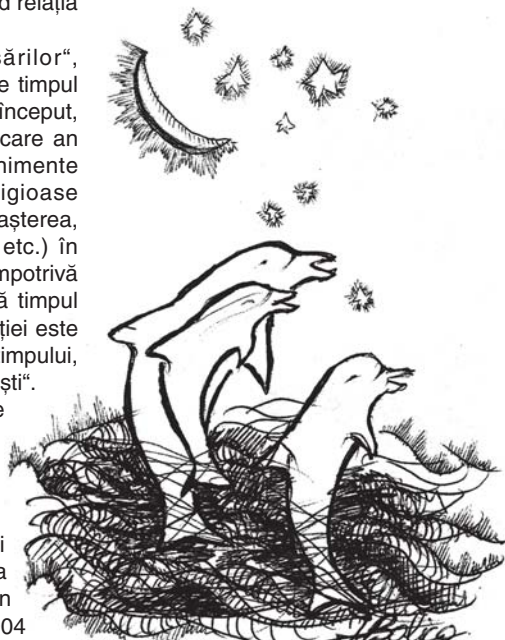
Așa se face că, Promoția de ofițeri de marină 1959, a Școlii Superioare de Ofițeri de Marină din Constanța, veșnic tânără, a inovat în domeniul aniversărilor, trecând de la marcarea absolvirii la fiecare cinci ani, la sărbătorirea anuală a câte unui eveniment din viața promoției. Astfel, în anul 2004 s-au marcat cei 45 de ani de la absolvire și s-a ales ca naș al promoției

comandorul Aurel Popa; în 2005 s-au sărbătorit 50 de ani de la admiterea în Școala de Ofițeri (pe atunci durata studiilor era de patru ani) și cu această ocazie, care seamănă cu o „nuntă de aur”, promoția și-a ales ca patron pe „căpitanul de rangul I Nicolae Milu”, fostul Comandant al Școlii, trecându-l în acest fel la „viață după moarte”; a fost evocat ca „moașe marinărească” maestrul Nicolae Miu, șeful de echipaj de pe Nava Școală „Mircea”, „oficier al stării civile” fiind comandorul Dumitru Făină; s-a „comemorat” în 2006 trecerea de la corigențe în liceu la restanțele în facultate; în 2007 s-a aniversat jumătate de secol de la ambarcarea pe navele de luptă, cu care ocazie am supravegheat cu mare exigență manevra de plecare în voiajul de instrucție a Navei Școală „Mircea”.

Vă așteptăm în fiecare an cu noutăți din viața Promoției „Cpt.Rg.1 Nicolae Milu” și, dacă aveți răbdare, în 2057 veți citi un nou reportaj jubiliar.

Magellanu'

*Pentru conformitate
Cdor (r) Emilian MUNTEANU*



Grafică de Iulia-Aurora Balica

„Pe creste de valuri“ în

Alb și Negru



Ion NAE

La întâlnirea din iunie a promoției 1959 a Școlii Militare Superioare de Marină, colegul nostru Ioan Întorsură („alintat“ Jean de-a-andoaselea sau Rondou) ne-a făcut o surpriză dăruind fiecărui



participant un exemplar din „Pe creste de valuri“, cartea sa de versuri (250 pagini).

Plăcut impresionat, înainte de a afla conținutul, am promis să-i fac o recenzie în revista „Marea Noastră“. Acum, după ce am citit-o, realizez că sarcina de a-i face o prezentare scurtă în alb și negru (calități-defecte) e dificilă și delicată.

De ce? Pentru că Jean, înainte de a „comite“ versuri a fost camaradul împreună cu care, timp de 4 ani, am fumat aceleași „militare“ și am stat din când în când la „bulău“ de cuminți ce eram.

Cine ar fi bănuț că năstrușnicul, prozaicul de atunci, întortocheatul dintotdeauna, ascunde un suflet romantic? Iată însă că acest suflet, zămislit în moldo-Bucovina marilor scriitori, n-a putut rămâne în hibernare și după aproape 70 de ani a erupt. De ce în versuri? Poate doar pentru a nu-și trăda

firea: în loc să se exprime pe calea lesnicioasă a prozei, a ales-o pe cea de-a-ndoaselea a versificării. Rezultatul, pe măsura alegerii riscante: o proză versificată (remarcabilă pe alocuri). Asta ca formă. Fondul, conținutul ce reprezintă? Cred că prea multe subiecte tratate brownian: mare, marinari, pescari, natură, iubire, familie, viață, moarte, neam, politică, țară, școală, colegi, copilărie, etnii, obiceiuri, mass-media etc. Cam tot ce a acumulat, albe și negre în 70 de ani de existență exprimate dintr-o suflare, eclectic.

Tehnica versificată amintește oarecum de Argezi: alături chinuite, bolovănoase cuvinte. Dar nu potrivite ca la acesta, ci scrâșnesc, uneori incompatibile, alese doar pentru rimă. Iar rimă? lambii, troheii, ritmul, deseori chiar rima, sunt în mare suferință, deși așa zice că pe undeva se degajă niște virtuți mai mult bănuite, presimțite decât constatate. Dacă ar fi apelat la cineva mai școlit în poetică să-i „pieptene“ poeziile, înainte de tipar, ar fi crescut calitatea, negrul s-ar mai fi decolorat. Frazarea, de asemenea, certată uneori cu morfologia, sintaxa și chiar cu ortografia ar fi intrat în normal. A ținut însă, poate instinctiv, să rămână neaoș și poate bine a făcut. A cultivat și recoltat soiuri naturale, neinginerite.

Frustr și autentic: dăruire sufletească, bună-credință, altruism nedisimulat, dragoste și ură autentice. Jean nu este un poet de meserie ci un vărsător al preaplinului inimii sale în albia prieteniei, colegialității și omeniei. Din aceste motive-imbolduri și nu din trufie și-a tipărit cartea pe cheltuială proprie. Obține astfel o neprețuită bilă albă.

Ca mare iubitor de poezie, gust farmecul nedistilat și candoarea din multe versuri și apreciez năstrușnica sa strădanie ca pe o pictură naivă autentică.

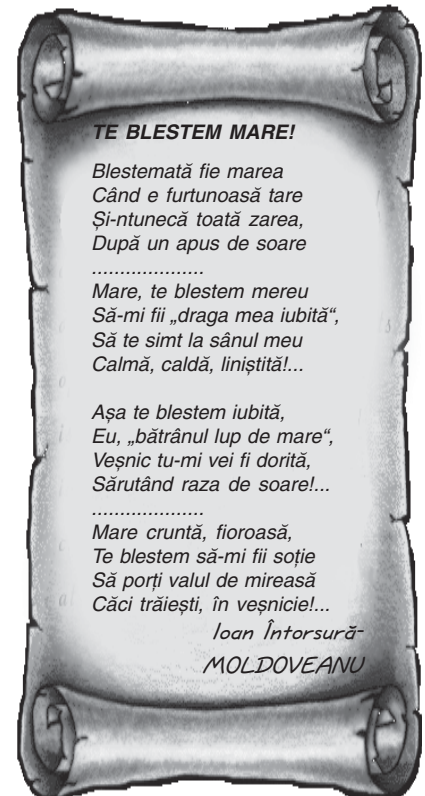
Dar descoperindu-i neversificatele, un fel de cugetări pe propria răspundere, un fel de moto-uri intercalate între poezii, rămân la convingerea că s-ar fi descurcat

mai bine în proză. Iată probele (câteva):

- Adevărul spus prin fabule înveselește proștii, cel spus direct supără;
- Toți credem în ceva. Cine nu crede, nu există ca om;
- Deznădejdea duce totdeauna la pieire;
- Te naști, trăiești și mori o singură dată; dacă știi să glumești le faci de nenumărate ori. Viața fără glume e un chin ce nu merită încercat;
- Drumul spre Rai trece prin Bucovina;
- Niciodată nu voi fi mulțumit de mine pentru că nu am talentul să cânt mamele după cum merită;
- Poezia e o mică sinteză a tot ce am citit, auzit, vizionat, cunoscut. Nimic nu mi aparține, doar repetarea sub altă formă a faptelor.

Nu ai dreptate, Jeane! Toate acestea le-ai trăit. Trăirea îți aparține. Să ne trăiești, Jeane, și să ne mai scrii.

Ion NAE, coleg

**TE BLESTEM MARE!**

Blestemată fie marea
Când e furtunoasă tare
Și-ntunecă toată zarea,
După un apus de soare
.....

Mare, te blestem mereu
Să-mi fii „draga mea iubită“,
Să te simt la sânul meu
Calmă, caldă, liniștită!...

Așa te blestem iubită,
Eu, „bătrânul lup de mare“,
Veșnic tu-mi vei fi dorită,
Sărutând raza de soare!...

.....
Mare cruntă, feroasă,
Te blestem să-mi fii soție
Să porți valul de mireasă
Căci trăiești, în veșnicie!...

Ioan Întorsură-
MOLDOVEANU



Consiliul Director Național

ȘEDINȚE ALE CONSILIULUI DIRECTOR NAȚIONAL AL LNR

◆ La 3 aprilie 2007 a avut loc la sediul central al LNR, întâlnirea trimestrială a Consiliului Director Național, sub președinția d-lui cam (r) ing. Ioan Chiril. Au participat membri și invitați CDN din capitală. Amiralul Chiril a făcut o expunere asupra vizitelor întreprinse în filialele ligii cu prilejul conferințelor anuale de dare de seamă și alegeri, accentuând asupra „stării ligii”, sub forma filialelor sau a cursurilor.

Domnia sa a amintit aniversarea de la 8 martie 2008, când se vor împlini 80 de ani de la înființarea Ligii, relațiile LNR cu LMMM, LOMM, C.A., ANCE, UNCMRR și a altor asociații. Au luat cuvântul, aducând numeroase completări și propuneri domnii: ing. Florin Gusman și ing. Ioan Cucev, vicepreședinți ai LNR, ambii cu un aport deosebit în înzestrarea noului sediu; cdor (r) Marin Dumitrescu, secretar general LNR și „gospodar deosebit” al sediului; ing Silviu Morariu, redactor-șef al revistei „România maritimă și fluvială. Magazin”; cdor (r) Dănuț Toader, președintele filialei capitalei – despre asociațiile de marinari și revistele lor. Comandorul Toader – în cadrul comunicărilor lunare – a prezentat „Fauna Mării Negre” referindu-se în special la speciile de pești și mai ales la sturionii atât de apreciați de către gurmanzi, și de către gurmeți. Întâlnirea din 3 aprilie a fost deosebit de importantă din punct de vedere organizatoric, problemele ridicate fiind tratate cu maximă responsabilitate.

◆ La 10 iulie 2007 a avut loc în capitală întâlnirea membrilor Consiliului Director Național al Ligii Navale Române. Ședința a fost condusă de dl. cam. (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR. Principalele probleme discutate au fost:

- Planul de măsuri în vederea sărbătoririi „Zilei Marinei Române” 2007;
- Interacțiuni SMFN-LNR;
- Colaborarea DGTN-LNR;
- Contacte cu Primăria Sectorului 1 și Primăria Generală a Municipiului București.

II. Barbu

ZIUA APELOR ȘI ZIUA DUNĂRII

Cele două zile „acvatice” au fost sărbătorite împreună la 29 iunie a.c. de ziua Sfinților Apostoli Petru și Pavel pe Brațul ARA, sub piciorul podului Giurgiu – Russe.

Organizatori: Liga Navală Română – CDN, împreună cu filialele LNR București și Giurgiu.

Participanții au făcut o plimbare pe brațul Ara, cu șalupe rapide. Au rostit scurte alocuțiuni despre semnificația celor două zile domnii: cam (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR; cdor (r) Dumitru Cucu, președintele filialei Giurgiu și cdor (r) Dănuț toader, președintele filialei LNR București. Sub faldurile tricolorului a urmat un scurt moment artistic de muzică și poezie – Imnul marinarilor. A urmat botezul „marinarilor de Dunăre”, oficiat de Zeul Neptun interpretat cu măiestrie de ing. Ion Nedelescu.

II. Barbu

Careul marinarilor veterani

◆ La 16 mai a.c., în preziua Înălțării Domnului și a zilei eroilor, a avut loc întâlnirea lunară a membrilor „Careului marinarilor”. Tema întâlnirii: În memoriam, eroii marinari ai războiului de independență 1877-1878; ai primului război mondial și cei ai celui de-al doilea război mondial 1941-1945. Au fost omagiați și marinarii civili, maritimi și fluviali, pierțiți în război. S-a evidențiat acțiunea LNR și a cercetașilor marinari de plantarea în portul Sulina a crucii eroilor din marină – inclusiv din cea grănicerească, care au apărut cu prețul vieții Dunărea și Delta sa. Moderatorul întâlnirii a fost dl. cam (r) Raymond Stănescu. S-a păstrat un moment de reculegere în cinstea eroilor neamului.

◆ La 20 iunie a.c. a avut loc întâlnirea lunară a seniorilor veterani membri ai „Careului Marinarilor căpitan-comandor Alexandru Dumbravă”. Programul întâlnirii a cuprins următoarele discuții:

- activitățile lunilor iulie și august ale Ligii Navale Române și Careul Marinarilor;
- adăugiri ce vor fi făcute în cadrul

„Dicționarului enciclopedic de marină” cu privire la personalități ale marinei, hidroaviației etc.;

- mesajul „Careului” către nava școală „Mircea” plecată în voiaj la 19 iunie a.c.;
- amintiri din al doilea război mondial, prezentate de dl. cdor (r) Radu Metz.

Întâlnirea în ansamblul său a fost – ca întotdeauna – deosebit de interesantă.

II. Barbu

Filiala București

PARASTASUL DE 7 ANI AL VICEAMIRALULUI GHEORGHE SANDU

Sâmbătă 2 iunie 2007, la Biserica Albă de pe Calea Victoriei din București, a avut loc parastasul de șapte ani al viceamiralului Gheorghe Sandu (1921-2000). La slujba de pomenire a participat fiica amiralului, doamna Liana Braniște, venită special din Canada (doamna Sandu – soția – nu a putut participa din motive medicale).

Domnul comandor în retragere Emilian Munteanu, colaborator apropiat al amiralului Gheorghe Sandu, a împărțit celor prezenți nr.5 din 1 iunie 2007 al suplimentului „Matelot” (Filiala LNR București) ce conține evocări despre amiral semnate de: cam (r) George Petre, dr. ing. C. Bondar; ing. Ioan Cucev, cdor (rtg) E. Munteanu și ing. Ioan Drăgănescu.

Participanții la parastas au fost omeniți de doamna Liana Braniște cu alese bucate, colivă și vin.

Amiralul Sandu nu va fi uitat nicicând de marinari!

II. BARBU

EXPOZIȚIE

La sfârșit de iunie 2007, în sala Foaier a Palatului Cercului Militar Național, a fost vernisată expoziția a doi membri ai Ligii Navale Române – filiala București:

Doamna Ana Rusu a expus 53 lucrări de pictură iar dl Laurențiu Manuel Macarie a prezentat 18 sculpturi mici din marmură.

II. BARBU



Filiala Constanța

LUNA SPIRITUALITĂȚII MARINĂREȘTI

În cadrul lunii spiritualității marinărești (15 iulie-15 august 2007) filiala constănțeană a Ligii Navale Române a desfășurat următoarele activități.

◆ La 16 iulie a avut loc la Cercul Militar conferința de presă în care s-a prezentat delegațiilor din mass-media planul activităților din luna spiritualității marinărești. Au participat ziariști și reporteri de la ziarele și posturile de radio și televiziune centrale și locale.

◆ La 18 iulie s-au lansat cărțile dlui cđor dr. Manuel Glodarenco: „Operațiunile aeronavale în anii celui de-al doilea război mondial”, a dnei Andreea Atanasiu-Găvan: „Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în evul mediu românesc” și a dlui Andrei Vochițu: „Simbolistica războaielor exhatologice. Apocalipsa după Ioan și manuscrisele de la Marea Moartă”;

◆ La 20 iulie a avut loc o întâlnire a cititorilor și a membrilor LNR cu autorii volumelor cu tematică marinărească publicate în ultima vreme;

◆ Veteranii de război din marină au fost invitați să participe, la 25 iulie, la adunarea camaraderescă de la baza pentru practică a Academiei Navale de la Palazu Mare. Întâlnirea s-a desfășurat într-o atmosferă de voie bună și amintiri din timpul războiului;

◆ La 27 iulie a avut loc la Cercul Militar consfătuirea de acum tradițională a colegiilor de redacție ale publicațiilor cu tematică de marină. Au participat ziariștii de la „România Maritimă și Fluvială. Magazin”, „Anuarul Muzeului Marinei Române”, „Timona”, iar gazde au fost redactorii de la „Marea Noastră”;

◆ O serată cultural-distractivă a reunit la 4 august membrele și membrii Ligii Navale Române din Constanța la baza de la Palazu Mare a Academiei Navale. Într-o ambianță de sărbătoare marinărească s-a dansat și s-au spus versuri ale poezilor marinari;

◆ La 9 august s-a desfășurat o masă rotundă la CFM la care au participat cadre cu drept de decizie din Forțele Navale.

Subiectul acesteia a fost viitorul învățământului de marină iar moderatorul a fost viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al Ligii Navale Române;

◆ În zilele de 13 și 14 august s-a desfășurat cupa Zilei Marinei, la yachting, oferită de filiala LNR Constanța;

◆ În cadrul sărbătorilor de Ziua Marinei, la 14 august s-a depus o coroană de flori la monumentul marinarilor din Constanța, de către președintele LNR, contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril și președintele filialei Constanța a LNR, contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu.

La organizarea unora dintre aceste manifestări au participat: cam (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, dr. Carmen Atanasiu, cam (r) George Petre, cđor (r) Doru Ionescu, cđor (r) Valentin Botezatu.

cđor (r) Doru Alexandru Ionescu

CONCURSURI

◆ A intrat în tradiția subfilialelor L.N.R. din școlile constănțene, ca elevii membri ai filialei din Constanța, să se pregătească la sediul Școlii Maiștrilor Militari de Marină a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu”, în vederea susținerii probelor de cunoștințe teoretice și practice la concursurile cu temă marinărească. În acest an, la 26 mai la bordul navei școlă „Mircea”, juniorii din două școli: nr.10 (subfiliala LNR „Amiral Petre Bărbuneanu”) și școala nr.27 – și-au demonstrat abilitățile teoretice și practice, într-un concurs de noduri marinărești și semnalizare cu pavilioane din codul internațional.

◆ **Poemele mării” – „Culorile mării” (9 iunie 2007)**

Marea, printre altele, este și o sursă de inspirație pentru tinerii artiști. Desfășurate în spațiile amenajate în incinta Cercului militar din Constanța, cele două concursuri – recitări de versuri și expoziție de desene – au fost „câștigate” de membrii subfilialei LNR „Amiral Petre Bărbuneanu” de la Școala generală nr.10.

Recompensele pentru finaliști au fost substanțiale: volume de versuri și albume de pictură.

Prof. Elena STĂNESCU

ZIUA APELOR 2007

◆ În cadrul manifestărilor prilejuite de Zilele Apelor Române filiala Constanța a LNR în colaborare cu Institutul Național de cercetare-dezvoltare marină „Grigore Antipa” și Complexul Muzeal de Științele Naturii Constanța a organizat, pe data de 19 iunie 2007, la Cercul militar, un simpozion. Lucrările au fost deschise de cam. (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, președintele filialei LNR Constanța. Subiectele au fost tratate de: dr. Carmen Atansiu („29 iunie – Ziua Dunării”); dr. ing. Simion Nicolaev („Pescăriile marine românești – o revizie a stării actuale și necesitatea măsurilor pentru o dezvoltare durabilă”); dr. ing. Ionel Staicu („Starea și tendințele de evoluție a stocurilor principalelor specii de pești din sectorul marin românesc al Mării Negre”); dr. Nicolae Papadopol („Navigația pe Dunărea maritimă, o școală de prestigiu în formarea marinărească pentru drumurile pe mare”).

◆ În data de 16 iunie s-au desfășurat întreceri marinărești și sportive în portul Tomis participând tineri elevi de la subfilialele LNR din Școala nr.10; Școala nr.27; Clubul Sportiv Știința – toate din Constanța.

Activitatea s-a desfășurat sub conducerea LNR, filiala Constanța în colaborare cu Direcția Județeană de tineret și sport Constanța; Flota Maritimă; Academia Navală, Centrul de Scafandri; Școala Militară de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu” și Cercul Militar Constanța.

Primul moment al acțiunii a fost înălțarea tricolorului la catargul de la Comandamentul Flotei, în acordurile imnului național, intonat de fanfara Forțelor Navale.

Festivitățile au continuat cu o slujbă religioasă în portul Tomis iar scafandri militari au lansat la apă o ancoră din flori în memoria marinarilor ce și-au găsit sfârșitul în adâncuri.

În urma întrecerilor sportive clasamentul a fost următorul: Locul I – Școala nr.10 Constanța; Locul II – C.S. Știința Constanța; Locul III – Școala nr.27 Constanța.

Câștigătorii au fost premiați iar cupa a revenit tinerilor de la Școala nr.10.

dr. Ioan PORUMB

dr. Florica PORUMB

prof. Domnica MICU



CONFĂTUIREA REDACȚIILOR PUBLICAȚIILOR DE MARINĂ

O importantă activitate dedicată de L.N.R.- Filiala Constanța Zilei Marinei Române, a fost consfătuirea redacțiilor publicațiilor de marină, publicații aflate în slujba apelor și a oamenilor lor.

Astfel, în ziua de 10 iulie 2007, la Cercul Militar Constanța, s-au reunit ziariști și membrii ai redacțiilor unor publicații de marină dintre care amintim: „Marea Noastră”, organul de presă al Ligii Navale Române, „România Maritimă și Fluvială”, editată de L.N.R.- Filiala București, „Anuarul Muzeului Marinei Române”, „Timona”, revista Ligii Maștrilor Militari de Marină, „Camarazii”, ș.a.

Moderatorul întâlnirii a fost dl. viceamiral Ilie Ștefan, președinte de onoare al L.N.R.

O prezentare generoasă și binevenită a celor peste 20 de publicații de marină care, în acest moment, vad lumina tiparului, a fost făcută de dl. cpt. comandor dr. Marian Moșneagu, șeful Secției Istorie și Tradiții Militare din Ministerul Apărării.

Au luat cuvântul domnii: contraamiral (r) George Petre, redactor-șef al revistei „Marea Noastră”, contraamiral (r) ing. Ioan Chiril, director al revistei „România Maritimă și Fluvială. Magazin” și ing. Silviu Morariu, redactor șef al aceleiași reviste, M.m.p. (r) Dumitru Mihăilescu, redactor responsabil al publicației „Timona”, comandor (r) Doru Ionescu, consilier în redacția revistei „Marea Noastră”.

Sintetizând scopul Consfătuirii, aflată la cea de-a cincea ediție, domina sa a declarat reprezentanților mass-media prezenți în sală: „Sperăm ca prin intermediul acestor întâlniri, prin discuții libere, să reușim să tragem o serie de concluzii cu privire la activitatea acestui gen de publicații, să îmbunătățim sumarele revistelor de marină din România” exprimându-și, în același timp, speranța că o mai eficientă activitate de propagandă în favoarea acestor preocupări ar atrage și mijloacele materiale necesare ridicării nivelului calitativ de prezentare.

Carmen ATANASIU

Sucursala Mangalia

ZIUA APELOR ROMÂNE

◆ Anul acesta, sărbătorirea „Zilei Apelor” în Mangalia, a fost un deplin succes.

S-au organizat concursuri sportive și de altă natură ca: biciclete, patine cu roțile, cros, șah, fuga în sac, fuga cu oul în lingură, trasul la parâmă, desene pe asfalt cu teme marinărești, pescuit și



altele, care s-au desfășurat între elevii claselor IV-VII ai școlilor generale din Municipiul Mangalia.

Ceremonialul a fost deschis de către cam (r) Postică Ioan, care în alocuțiunea sa a făcut un mic istoric al sărbătoririi „Zilei apelor” după care un sobor de preoți a sfințit coroana tip „Ancoră”, care a fost lansată în mare de către poliția maritimă de coastă, în sunetul sirenelor de la nave.

După ceremonial a fost citită de către subsemnatul, poezia „De ziua apelor” din volumul „Pe creste de valuri” recent apărut.

Au contribuit cu obiecte și sume de bani următorii sponsori: P.S.D – prin domnul președinte Tusac Mihai și Maganu Bogdan – șef la tineret, iar ca o mare surpriză, tineretul P.S.D. a asigurat 33 de medalii și 4 cupe (confeccionate de firma HECAVEN PRODUCTION al cărui patron este dl. Claudiu Terciu). Tot ei au asigurat premii la jocurile sportive și la cele oferite celui mai tânăr și celei mai tinere membre a L.N.R. – Panaite Paul, 12 ani și Ștefan Angelina de 2 ani.

Au contribuit la buna desfășurare și sponsorii: P.N.L. – prin președintele dr. Oleniuc Viorel; P.D. – prin președintele Nae Negrea și vicepreședintele Paul Foleanu; P.C. – prin președintele Mincă Ion; P.N.C.T.D. – prin vicepreședintele Vladu, om de afaceri, patronul Boxclubului român.

S-au acordat diplome pentru fiecare disciplină de concurs, executate de vicepreședintele L.N.R. col (r) Șerban George.

Activitățile s-au desfășurat pe digul din portul Mangalia, plaja și terasa Centrului de afaceri „PRESIDENT”, prin bunăvoința doamnei directoare Boantă Eugenia.

◆ Până la data de 4 iulie 2007, L.N.R. a inaugurat noul club de navomodelism, încăperea fiind asigurată de M.Ap., iar reparațiile și dotările prin sponsorizarea domnilor Cocoranu Dumitru, Primăria Mangalia prin domnul Dorobanțu și de comandantul U.M.02146 cpt. cdor. Botea. Deja totul este terminat la noul sediu.

*Întorsură Moldoveanu Ioan
(Jean Rondou)*

Sucursala Tulcea

ADUNAREA GENERALĂ ANUALĂ

Adunarea Generală anuală, a membrilor **Ligii Navale Române din Sucursala Tulcea**, s-a desfășurat, la 21 aprilie 2007 în Sala de Festivități a Cercului Militar Tulcea.

Printre invitați s-au numărat: dl cdor Ioan Zaharia – comandantul Bazei Fluviale Tulcea, dl cpt. Aurel Plaxiencu, comandantul navei „Siretul”, domnul Radu Adricencu – căpitanul portului Sulina și Dănuț Chiriac - președintele LNR-Sucursala Sulina, precum reprezentanți ai mass-media locale.

În sala în care s-a desfășurat adunarea au fost deschise două interesante expoziții:

◆ patru dintre frumoasele navomodele executate de d-l C-tin Peneoș și cele 5 nave, aflate în diferite faze de lucru, ale copiilor de la Cercul de Navomodele;

◆ timbre filatelice pe teme de navigație, din colecția d-lui Radu



Teodoriu, membru al sucursalei.

D-na Eugenia Lungu a dat citire mesajului membrilor noștri, ce locuiesc în Sibiu, d-nii Claudiu Munteanu și Alexandru Sonoc.

După prezentarea Dării de seamă și asupra activității pe anul 2006 și după dezbateri au avut loc alegeri. Domnul cpt. Cdor Constantin Peneoș a fost reales președinte al Sucursalei LNR Tulcea.

*Eugenia LUNGU,
L.N.R.-Sucursala Tulcea*

ȘEDINȚA CONSILIULUI DIRECTOR

Pe data de 26 mai 2007 a avut loc lunașă întâlnire a Comitetului Director al Ligii Navale Române – Sucursala Tulcea, care, după dorința exprimată de mai mulți membri s-a desfășurat pe puntea istorice nave



Ghe. Avădanei



Nava „Republica”

„Republica” (cea mai veche navă din lume în funcțiune, cu zburătoare acționate de mașini cu aburi; ea este ancorată în portul turistic al municipiului Tulcea și funcționează ca Hotel și Restaurant).

D-na Eugenia Lungu, purtătoare de cuvânt a sucursalei, a relatat despre participarea delegației tulcene la Adunarea Generală a LNR de la București.

D-na Sofia Vrabie, una din decanele sucursalei noastre, care lucrează la o Monografie a Județului Tulcea, ne-a prezentat fotografiile realizate în timpul

documentării. S-a născut atunci ideea organizării unor excursii.

Apoi s-a discutat despre macheta broșurii „AMINTIRI” avându-l ca autor pe cel care a fost contraamiral Iacob Bălan, fiu al județului Tulcea.

La finalul întâlnirii am avut plăcuta surpriză, ca d-l Gheorghe AVĂDANEI, inimosul comandant al navei „Republica” și membru al ligii, să ne prezente o interesantă expoziție organizată de domnia sa la bordul navei. Expoziția cuprinde portretele câtorva ofițeri români și a câtorva nave legate de evenimentele deosebite pe Dunăre (în special din timpul războaielor). Sunt expuse câteva portrete ale unor personalități universale legate de marină, rămase în memoria istoriei, adevărate modele pentru cei ce au îmbrățișat această frumoasă meserie și nu numai. Prezentarea d-lui Avădanei a fost atât de interesantă, cu mult suflet și încărcată de date, încât adulții s-au „contaminat” de entuziasmul copiilor de la Cercul de Navomodele și cu toții, după vizionare, am părăsit nava cu o stare de spirit foarte...

contraamiralul Iacob Bălan, originar din Mahmudia. Memoriile celui ce a servit marina română peste 32 de ani au fost puse la dispoziția revistei LNR-Tulcea „Dunărea maritimă” de nepotul amiralului, dr. ing. Ion Grigoraș. Despre personalitatea c.am Bălan se vorbește și în volumul monografic „Liceul «Spiru Haret»” – Tulcea 1883-1983 (autori prof. Virginia Dima și prof. Aurel Munteanu). Prefața volumului „Amintiri...” este semnată de redactorul revistei „Dunărea maritimă”, lt.col. (r) Vasile Stan, la publicarea lor aducându-și o prețioasă contribuție dna Eugenia Lungu, secretar al filialei LNR Tulcea. Un grup inimos de oameni a făcut posibilă apariția unor prețioase memorii în 106 pagini de carte, ce a fost prezentată în capitală la 12 mai a.c. cu prilejul Adunării Generale LNR.

Relații despre lucrare: telefon/fax: 040.511.783

II. BARBU

Sucursala Sulina

DESPRE EROI

Ca peste tot în întreaga țară și la Sulina, în data de 17 mai, a fost organizată sărbătorirea eroilor într-un cadru festiv, de la care nu au lipsit oficialitățile orașului, reprezentanții ai diferitelor instituții, elevi, membrii ai L.N.R. – sucursala Sulina, însoțiți de membrii ai centrului local „Cercetașii marinari”, precum și locuitorii ai orașului, cu toții aducându-și contribuția la desfășurarea acestei acțiuni într-o atmosferă solemnă, plină de respectul datorat înaintașilor.

Cu toții, cei prezenți pentru început în fața monumentului „Marinarilor eroi” din centrul orașului și mai apoi, în fața monumentului „Eoilor căzuți la datorie pentru apărarea patriei” din celebrul, de-acum, cimitir al Sulinei, am conștientizat că momentul comun era dedicat amintirii eroilor, însă, obligația morală pentru fiecare dintre noi, odată cu părăsirea cadrului festiv, va fi aceea de a găsi timp - un timp al fiecăruia - pentru a rememora istoria, pentru a ne îmbogăți periodic gândurile despre trecut, pentru a ne corija în permanență drumul către înainte.

Dănuț CHIRIAC

marinăresc! Dar, nu înainte de a propune d-lui Gheorghe Avădanei – și acesta a acceptat cu bucurie –, să organizăm câteva conferințe cu tema expozițiilor, la câteva școli ale municipiului Tulcea, odată cu începerea noului an școlar.

Eugenia LUNGU

AMINTIRI

Sub egida LNR – filiala Tulcea și a Cercului Militar Tulcea, în acest an a apărut cartea „Amintiri...” avându-l ca autor pe



PARLAMENTUL EUROPEAN

Biroul de Informare al Parlamentului European în România
epbucarest@europa.eu; www.europa.eu/bucuresti.

Din pachetul de legi și planuri de acțiune adoptate de Parlamentul European prin procedura de co-decizie de la începutul legislaturii (2004) până în prezent (iunie 2007).

● MEDIU

Zone mai sigure pentru scăldat (18.01.2006)

Din 2013, consumatorii vor putea verifica pe internet siguranța locurilor publice de scăldat. În locațiile respective vor fi puse la dispoziție informații în această privință. Parlamentul a adoptat o legislație care simplifică și consolidează standardele curente și care va îmbunătăți calitatea apelor de scăldat în zonele de plajă sau de-a lungul râurilor din Uniunea Europeană.

Ape de suprafață mai curate (12.12.2006)

Parlamentul European a aprobat îmbunătățirea standardelor de curățenie a apelor de suprafață. Noua legislație implică măsuri mai stricte pe care Statele Membre trebuie să le aplice pentru a preveni contaminarea apelor de suprafață cu substanțe periculoase.

● TRANSPORT

Parlamentul respinge propunerile privind serviciile portuare (18.01.2006)

Parlamentul a respins - pentru a doua oară - propunerile privind accesul pe piață al serviciilor portuare. Mulți deputați europeni au cerut în schimbul acestora o legislație privind transparența și competiția cinstită între porturi.

A consemnat ing. Ilarion Barbu

SPECTACOL PE APĂ

Luni 30 iulie 2007, localitatea Sulina a fost gazda unui frumos spectacol susținut în imediata apropiere a falezii orașului, de către formația „Linz Europe Tour” artiștii evoluând pe o scenă modernă amplasată pe o barjă adaptată unei croaziere inedite de-a lungul Dunării și Rinului.

Spectacolul respectiv face parte dintr-

o suită de aproximativ 25 de concerte ce au loc în Austria, Slovacia, Croația, Serbia, România, Bulgaria și Ucraina în perioada iulie – august 2007.

Acțiunea este condusă de către interpretul austriac Herbert von Goiser.

Dănuț CHIRIAC

EVENIMENT ÎN INDUSTRIA NAVALĂ ROMÂNEASCĂ

În ziua de 26 iulie 2007 nava „Histria Giada” a primit botezul în prezența președintelui României.

Tancul chimic de 41.000 tdw este cea de a 437-a navă construită la SN Constanța.

„Șantierul Naval Constanța a trecut prin momente de criză”, a apreciat președintele României, Traian Băsescu, subliniind că în anii din urmă s-a revitalizat și că „astăzi, furnizează a 7-a navă dintr-o serie de 18, și are angajamente pentru alte 6 nave de 50.000 tdw”.

Adresându-li-se oaspeților și constructorilor de nave, Gheorghe Bosânceanu – președintele grupului de firme „Histria Shipmanagement” și al SNC, a menționat faptul că tancarile chimice de 41.000 tdw construite în șantierul constantinian după proiecte proprii, se bucură de aprecieri pozitive și au obținut angajamente bune pe piață. Cea mai bună dovadă o constituie faptul că, până acum, au fost comandate 18 nave de acest tip, de către clienți din Germania, Cipru, Italia și Malta, iar companii de renume, precum Exxon mobil, Shell, Chevron Texaco, BP, Repsol și ENI (Agip), le-au acceptat foarte ușor pe piață.

Referindu-se la tancul chimic de 41.000 tdw, Marinel Burduja, prim-vicepreședintele Raiffeisen Bank România – finanțatorul proiectului, alături de Royal Bank of Scotland – a declarat că SNC a reușit să facă din „Made in Romania” o marcă respectată.

Armatorul tancului chimic este „Lara Marine Co Ltd” Malta iar operarea este asigurată de „Histria Shipmanagement”. Echipajul este format din 23 navigatori sub comanda CLC Cezar Ionescu-Căluț.

În prezent, SNC are comenzi în valoare de 700 milioane de euro.

(din ziarul „Cuget liber” din 20.08.2007)

ȘANTIERUL NAVAL BRĂILA

Productivitatea Șantierului Naval „AKER” Brăila este foarte bună. În ultimii doi ani s-au lansat 15 nave pe an, comenzile atingând anul 2010.

Pe 9 mai 2007 s-a lansat o nouă ambarcațiune destinată deservirii platformelor petoliere. Nava are 4500 tdw, 93 metri lungime și 21 metri lățime, la ea au lucrat 250 de muncitori.

P. MARAVELA

ZIUA DUNĂRII

Cu ocazia Zilei Dunării – 29 iunie, în portul fluvial Brăila au avut loc numeroase activități. Printre acestea, Cercul Militar, a fost gazda unei expoziții de cartofilie și filatelie cu tema: „Fluviului Dunărea”. După expoziție, autorul acesteia, maistrul militar (r) Petre Maravela, a prezentat pe larg istoricul fluviului Dunărea. Au fost prezenți brăileni, media locală și membrii Asociației Filatelice.

Petru MARA

ECOLOGIE PE DUNĂRE...

Conform directivelor U.E., A.F.D.J. a amenajat pe Dunăre patru puncte de colectare a rezidurilor. Acestea sunt amenajate în porturile fluviale Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Galați și Tulcea.

Se pregătesc și navele ce vor efectua acest serviciu ecologic.

P. MARAVELA

... ȘI ÎN DELTA DUNĂRII

Asociația „Salvați Delta – Academia Cațavencu” și compania Ursus Breweries, au lansat campania: „Puneți capac mizeriei din Deltă”, prima – desfășurată în colaborare cu Administrația Rezervației Biosferei „Delta Dunării”. Tabăra de curățenie a fost amplasată la Sfântu Gheorghe, iar acțiunea a durat o lună de zile (aprilie). Asociația „Salvați Delta – Academia Cațavencu” va mai organiza trei astfel de campanii pe parcursul acestui an (2007). Ursus Breweries a donat la începutul companiei o presă de balotat PET-uri, în valoare de 13.000 de euro.

(„Gren Report” nr.3/apr.2007)

SIMPZION LA BRĂILA

La Cercul militar Brăila, a avut loc în 9 mai – ora 13.00, un Simpozion cu tema: „Războiul de Independență 1877”.

Din cele patru expuneri, una a avut ca temă: „Flotila română în evenimentele din

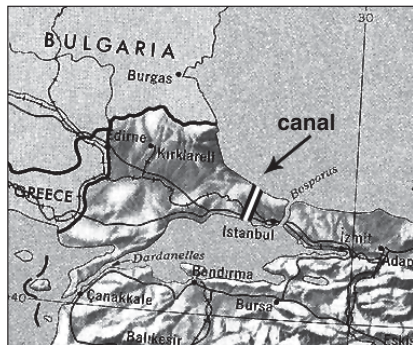
zona Dunării" și a fost prezentată de MMP (r) Petre Maravela.

Materialul a fost însoțit de numeroase imagini ale vremii, proiectate, printre care: navele Flotilei, navele otomane scufundate, podurile de vase, comandanții acțiunilor, Ordinele de zi ale domnitorului Carol (în ortografia vremii), monumentele amplasate în zona Dunării.

Din cei prezenți la simpozion, numărul marinarilor a fost destul de redus.

P. MARAVELA

UN CANAL VA DUBLA BOSFORUL



Turcia continuă să beneficieze de Convenția de la Motreux (1936) ca stăpână deplină peste Strâmtoarea Bosfor și Dardanele. În același timp va avea nevoie de ajutorul Uniunii Europene, a Statelor Unite și a Rusiei, pentru realizarea unui al doilea canal spre vest de Bosfor, lung de cca 25 km, prin Golful Buyukcecece din Marea Marmara și lacul Duru G., în vecinătatea Mării Negre. Acest obiectiv are ca scop fluidizarea circulației navelor maritime pe câte un sens de mers prin Bosfor, între Marea Marmara și Marea Neagră și prin Canalul nou, între Marea Neagră și Marea Marmara.

ing. Dumitru CIOCOREANU

EVENIMENTE ÎN FORȚELE NAVALE

Luna mai

◆ În perioada 11-18 mai 2007, fregata „Regina Maria” a participat la exercițiul internațional NIRIIS 2007, care s-a desfășurat în Marea Egee.

◆ Între 12 și 15 mai a.c., în portul Constanța au acostat navele școală „CEZAYIRLI GAZI HASAN PAŞA” și „OSMANGAZI”, aparținând Forțelor Navale din Turcia.

◆ La 17 mai au avut loc ceremonii militare și religioase desfășurate cu



prilejul sărbătoririi „Zilei Eroilor” și a Înălțării Domnului.

◆ În zilele de 18 și 19 mai în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” s-a desfășurat Sesiunea Jubiliară de Comunicări Științifice Studentești – „135 de ani de învățământ românesc de marină”.

◆ O delegație condusă de șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, a participat la Reuniunea Comandanților Marinelor Militare din Europa (MARCOMET 2007), care a avut loc în perioada 29-31 mai 2007.

Luna iunie

◆ La 1 iunie a.c. Centrul Radioelectronic și de Observare CREO „Callatis” a sărbătorit 35 de ani de la înființarea unității. A participat amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, fost comandant al CREO.

◆ În perioada 3-10 iunie dragoarele maritime „Lt. Lupu Dinescu” și „Lt. Dimitrie Nicolescu” au participat la exercițiul român-bulgar MCM LIVEX ANDROMEDA 07, care s-a desfășurat în portul Varna și marea teritorială a Bulgariei.

◆ Două nave aparținând Grupării Navale Permanente a NATO în Mediterana SNMG2, au acostat în portul Constanța și au executat exerciții în comun cu navele românești (iunie a.c.).

◆ Timp de cinci zile (11-15.06.07) nave din Divizionul Nave Purtătoare de Artilerie și din Divizionul vedete fluviale au participat la exercițiul cu trupe „Dunărea 07”.

◆ Batalionul de Infanterie Marină a participat, în perioada 11-15.06.07 la antrenamente pentru executarea unor acțiuni de răspuns în situații de criză; ele s-au executat în poligonul Babadag.

◆ Fregata „Regele Ferdinand” a participat în perioada 18-22 iunie a.c. la exercițiul de certificare națională de nivel I interoperativitate, CERTEX 2007. Activitatea a avut loc în portul Burgaz și în apele teritoriale bulgare.

◆ În perioada 19 iunie-10 august 2007, nava școală „Mircea”, având ambarcați studenți de la Academia Navală și elevi de la școala de maiștri, a efectuat un marș de instrucție în Marea

Mediterană și a participat la competiția nautică „TALL SHIPS RACES 2007 MEDITERANA”. A dobândit locuri fruntașe la concursurile de bărci (I), tras la parâmbă (I), starea parâmbelor de la bord (II) etc. Au fost ambarcați la bord pe timpul activităților și cadeți străini din mai multe țări.

◆ La 21 iunie a.c., cu ocazia Zilei Mondiale a Hidrografiei, Direcția Hidrografică Maritimă a organizat un atelier de lucru și o expoziție de hărți și documente nautice.

◆ În perioada 29-31 iulie 2007, șase nave aparținând Grupării Navale Permanente de Luptă împotriva minelor a NATO în Mediterana – SAMCMG-2 – au vizitat portul Constanța și au executat exerciții în comun cu nave românești.

Luna iulie

◆ În ziua de 12 iulie 2007, în portul Constanța, a avut loc ceremonia militară și religioasă de intrare în serviciu și de botezare a elicopterului tip IAR 330 PUMA NAVAL. A participat amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General. Arhiepiscopul Teodosie al Tomisului a botezat elicopterul.

◆ A fost instalat în funcția de comandant al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” comandorul Dan Hăulică.

◆ Nava școală „SMILA” și „NOVA KAHOVKA” aparținând Forțelor Navale din Ucraina au efectuat o vizită în portul Constanța (24-25 iulie 2007).

◆ La 28 iulie 2007 s-a desfășurat festivitatea de absolvire a promoției de ofițeri de marină militară și comercială a Academiei Navale și cea de maiștri militari a SMM a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. A participat Teodor Meleșcanu, ministrul Apărării și amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General. Viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan președinte de onoare al Ligii Navale Române și președintele Asociației Absolvenților Academiei Navale, a dat citire mesajului adresat de această nouă asociație promoției 2007.

◆ În perioada 30 iulie-21 august 2007, s-a desfășurat activitatea Grupului de Cooperare Navală în Marea Neagră – BLECKSEAFOR (BSF).

REDAȚIA

DONAȚII

● Vicepreședintele LNR, ing. Florin Gusman a donat LNR București, în toamna anului 2006, un frigider, un birou și două scaune, pentru sediul din Calea Griviței 121.

● Tot în acea perioadă 2006, dl comandor (r) Mihai Chiriță și prof. Virgil Milesu au donat Muzeului Academiei Mircea cel Bătrân macheta, la scara 1:50, a unui monitor din clasa „Mihail Kogălniceanu”.

● Pictorul Petre Șerban, membru al Asociației Artiștilor Plastici București și LNR București, a donat volumul de 490 pagini „Personalități române și faptele lor 1950-2000”, autor Constantin Toni Dârțu. În acest al 21-lea volum al autorului, la rubrica pictură, este descrisă viața și opera dlui Petre Șerban. Volumul XXI a apărut la Iași, la Casa de Editură Venus.

● Ing. Florin Gusman, vicepreședinte LNR, a donat sediului din Calea Griviței 121 București, un fișet metalic pentru depozitarea arhivei și bibliotecii LNR, precum și „Lexiconul maritim englez-român” din 1971 (cu termeni în franceză, engleză, germană, spaniolă și rusă) al autorilor Bibicescu, Chiriță, Tudorică și Scurtu. Dl. Gusman este principalul donator al LNR.

● La început anului 2007, domnul contraamiral (r) Constantin Necula, membru fondator al filialei LNR Constanța, a donat filialei LNR București lucrarea domniei sale: „Așa a fost”.

Este vorba de o lucrare memorialistică cuprinzând documente

și fotografii din viața sa și a marinei militare române. Odată cu volumul principal, autorul a oferit și un rezumat. Menționăm că ambele lucrări au fost editate în regie proprie – tehnoredactarea computerizată fiind asigurată de fiul autorului – domnul Alexandru Necula. Dl. Contraamiral Constantin Necula este decanul de vârstă al amiralilor României, la 4 aprilie 2007 împlinind frumoasa vârstă de 92 de ani.

● Doamna Olimpia Bogdan, soția răposatului viceamiral Victor Bogdan, fostul președinte al Ligii Navale Române, a donat filialei din Constanța un număr de 30 volume din biblioteca personală a soțului său, cărți cu specific de istorie și marină, precum și o colecție de reviste din seria veche a revistei noastre. Pentru acest frumos gest îi adresăm cele mai respectuoase și călduroase mulțumiri.

● Domnul cdor (r) Anton Bejan, coordonatorul Dicționarului Enciclopedic de Marină 2006, a donat filialei LNR București un televizor color.

● Dl. ing. Cristian Cazacu, șeful subfilialei LNR – MTCT a filialei București, a donat bibliotecii navale din capitală un număr de mape: „PAN-EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS AND CONNECTIONS WITH INTERNATIONAL NETWORK”, conținând patru hărți cu coridoarele europene și euro-asiatice de transport, din care nu lipsesc coridoarele IV est-vest; IX – nord-sud și VIII.

Ing. Ilarion BARBU

Alte donații. Donatori

● C.D. Rom: Conferința ITS-ROMANIA-2006; A 8-a reuniune a Forumului de afaceri tehnologia comunicațiilor România-Israel; Autoritatea aeronautică civilă română (AACR): 10 ani de activitate (2 discuri); Prezentare: Istanbul-Turcia; A 82-a sesiune a MSC „Securitatea maritimă în Turcia”; Grupul danez de marină.; Paza de coastă a Statelor Unite; Filmul „Submarinul U571” (2006) - donator: ing. Florin Gusman, vicepreședinte LNR;

● Ventilator mobil de birou (2 buc), la sediul LNR – donator ing. Cristian Cazacu, șeful subfilialei LNR-MT;

● Alidadă – donator prof. Virgil Milesu – specializare sporturi nautice;

● 10 acuarele reprezentând nave militare – donator ing. nav. Silviu Morariu – vicepreședinte LNR București.

Ing. Ilarion BARBU

Tuturor conducerea Ligii Navale Române le adresează calde mulțumiri!

REDACȚIA

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Director adjunct:

c-dor (r) dr. Ion IONESCU

Redactor-șef: c.am (r) George PETRE

Redactor-șef adj.:

cpt.cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

Consultant: comandor (r) Doru IONESCU

Secretar de redacție: Maria GROSU

Redactori: ing. Ilarion BARBU

(București), dr. Ioan PORUMB,

dr. Carmen ATANASIU (Constanța),

Dănuț CHIRIAC (Sulina),

Petre MARAVELA (Brăila),

Eugenia Lungu (Tulcea)

Corectare: ing. Ilarion BARBU

Tehnoredactare computerizată:

Sorina CAZACU

TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.

Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Filiala Constanța

Str. N. Titulescu nr. 13, Constanța

Telefon: 0744/341.187

0341/431.351

Tel/Fax: 0241/611.836

e-mail: marea_noastra@yahoo.com

Coperta I: Sorina CAZACU

Costul unui abonament anual: 12 RON

Vânzarea cu amănuntul: 5 RON/buc.

ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr:

vam. (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Erată la nr. 63 (2/2007)

La pag.4, col. 2, r.11 și 12: numele corect al facultății este *Facultatea de Științe Economice din cadrul Universității „Ovidius” Constanța*;

La pag.14, col. 1, r.13: în loc de *foarte* se va citi *forțe*;

La pag.22, col. 1, r.20: în loc de *pivot* se va citi *pivot*;

La pag.38, col. 3, r.26: în loc de *I-am* se va citi *L-am*;

La pag.46, col. 1, r.27 de jos: în loc de *s-a despfășrat* se va citi *desfășurat*;

Precizări:

În numărul 62 (1/2007), la pag.5, la autorii articolului: în loc de *As.univ.dr.ec. Daniela-Simona Dimitriu* se va citi *As.univ.drd.ec. Daniela-Simona Dimitriu*;

În numărul 63 (2/2007), la pag.11, la autorii articolului: în loc de *As.univ.dr.ec. Daniela-Simona Dimitriu* se va citi *As.univ.drd.ec. Daniela-Simona Dimitriu*;