

serie nouă, anul XVIII, nr.4 (69)

octombrie-decembrie 2008

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



În acest număr despre

PESCUITUL

în țara noastră



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

CUPRINS

- ◆ Canoniera „Locotenent comandor Eugen Stihî“, cdor Nicolae C. Petrescu (p. 4);
- ◆ Nava „Stihî“ - navă de cercetări hidrografice și de protocol, cdor (r) Costică Ciocoiu (p.5);
- ◆ Pescuitul sau despre... „bătaia peștelui“ - editorial, cam (r) George Petre (p.7);
- ◆ Pescuitul la Dunăre - un fel de istorie, Petre Maravela, (p.8-11);
- ◆ Preocupări LNR pentru pescuitul sportiv, G.P. (p.11);
- ◆ Pescuitul azi în România: Agenția Națională de Pescuit și Acvacultură - ANPA; Program Operațional pentru pescuit 2007-2013; Organizațiile și asociațiile de pescuit; Pescuitul la mare; Legislație; Semnale de alarmă în presa românească; Pescuitul recreativ - ghid pentru începători. Pagini realizate de cam. (r) George Petre (p.12-17);
- ◆ LNR și colegile ei din străinătate (III), cdor (r) Neculai Pădurariu (p.18);
- ◆ Armonizarea termenilor de navigație, traducere de clc Dumitru Mărășescu (p.19-22);
- ◆ Alb și negru, Ion Nae, (p.23)
- ◆ Nave de mare viteză ale armatei SUA, cam (r) Ioan Chiril, (p.24)
- ◆ Minicurs de cinematică navală (III), cdor (r) Dan Leahu (p.25-28);
- ◆ Cărți și reviste primite la redacție, (p.29);
- ◆ Internaționalizarea mediului de afaceri în shipping - responsabilități mai mari pentru ANR, cdor (r) dr. Ion Ionescu, lect. univ. dr. Daniela-Simona Dumitru, (p.30-31);
- ◆ Agenția europeană pentru siguranța maritimă, (p.31);
- ◆ Marea Noastră pentru tineret, (p.32-33);
- ◆ Din lirica marină (p.34);
- ◆ Sporturi nautice (p.46);
- ◆ Litoralul românesc al Mării Negre (V), col.(r) Virgiliu Moroianu (p.36-37);
- ◆ Războiul naval în Marea Nordului, în anul 1915, cpt cdor dr. Olimpiu Manuel Glodarenco, (p.38-39);
- ◆ Semnale editoriale, G.P. (p.40);
- ◆ Promoția octombrie 1958 la a 50-a aniversare, cam (r) George Petre, (p.41);
- ◆ Din viața LNR (p.42-43);
- ◆ Informații-Noutăți (p.44-45);
- ◆ Cronica navală, cdor (r) Dan Leahu (p.45-46);
- ◆ Revista revistelor (p.46);
- ◆ Expoziție de carte, (p.47);
- ◆ Magazin, (p.48-49);
- ◆ Lista de documente care reglementează pescuitul și acvacultura, (p.50)

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.

în vreme de război

CANONIERA „LOCOTENENT COMANDOR EUGEN STIHI“

File din jurnalul de operații al navei*



Comandor Nicolae C. Petrescu

Secția canoniere formată din trei nave („Ghiculescu”, „Dumitrescu” și „Stihi”) a participat împreună cu cele patru distrugătoare sau separat la îndeplinirea a numeroase misiuni de război, printre care cităm: executarea acțiunilor de siguranță prin dragaje de control pe drumurile de navigație de la Constanța la Sulina, patrulări în afara barajelor de mine, în partea de nord a portului Constanța, ascultare submarină în port și în afara acestuia în larg, participarea la protecția îndepărtată a convoaielor maritime, efectuarea unor transporturi pentru aprovizionarea forțelor proprii ce se aflau pe Insula Șerpilor, verificarea barajelor românești de la Sulina și Sfântu Gheorghe, asistența pentru navele avariate, participarea la apărarea antiaeriană a portului Constanța și a navelor militare și comerciale din convoaiele ce asigurau aprovizionarea pe mare a fronturilor româno-germane, participarea la operațiunile de minare, distrugerea minelor rupte din baraje sau a celor derivate, activități hidrografice, veghea la ancoră, balizarea drumurilor de navigație și a unor nave naufragiate etc.

Canoniera „Dumitrescu” a executat împreună cu canoniera „Stihi” primul dragaj de război românesc pe mare, a fost prima navă militară atacată cu torpile de un submarin

inamic și a descoperit și semnalat pentru prima dată un submarin sovietic în apele românești.

Un atac aerian sovietic asupra portului Constanța a produs importante avarii canonierei „Locotenent-comandor Stihi Eugen”. Explozia unei bombe căzute pe cheu, la cinci metri de navă, a aruncat în apă mitraliera de 7,7 mm calibru din prova, rănind grav pe unul dintre servanți și ușor pe al doilea, a găurit bordajul din prova în mai multe locuri deasupra liniei de plutire, a distrus tabloul acumulatorilor, careul și geamurile de la comandă, a desprins tabloul de la uzina electrică din peretele său și rezervorul de motorină al motorului din tribord pe care l-a aruncat în compartiment.

Primii militari din echipajul canonierei care au căzut eroic în luptă au fost caporalul Rank Constantin și soldatul Rank Gheorghe.

În jurnalul operativ al navei, un loc important îl ocupa consemnarea eforturilor echipajului pentru salvarea naufragiaților de pe vasul „Salzburg”. În ziua de 1 octombrie 1942, pe timpul escortei, împreună cu canoniera „Ghiculescu” a vaselor „Tzar Ferdinand” și „Salzburg” de la Bugaz la Sulina, s-a produs o explozie în punctul de coordonate 45°52'7" N,

30°18' E, care a așezat nava „Salzburg” pe chila dreaptă la fundul apei. Canoniera „Stihi” a lansat la apă baleniera¹ de la bord cu ordinul de a remorca o barcă de salvare de la „Salzburg” spre locul unde se aflau naufragiații, pe diferitele obiecte plutitoare. Împreună cu echipajul canonierei „Ghiculescu” s-a început operațiunea de salvare. Cu ajutorul bandulelor și parâmelor s-au ridicat la bord oamenii ce se găseau pe lângă navă, precum și cei aduși cu baleniera. Aceasta fiind plină cu apă și riscând să se scufunde, a fost ridicată la bord. Canoniera „Stihi” s-a apropiat de „Salzburg” la 100 de metri distanță, luând oamenii ce se aflau pe coșul navei și mai ales pe ambele catarge. S-a reușit să fie salvați comandantul și șeful mecanic al navei, precum și ultimii soldați români care se mai aflau pe catargul din prova. Fiind semnalat un submarin inamic de către un hidroavion german, canoniera lansează cinci grenade antisubmarine în punctul indicat de acesta. Marea montându-se, „Stihi” a intrat în portul Sulina. În total au fost salvați: 12 soldați români, un ofițer german, comandantul plutonului de soldați români însărcinați cu paza a 2.300 de prizonieri ruși ambarcați pe „Salzburg”, 10 soldați germani din echipajul de tunari

Canoniera „Stihi”



(continuare în pagina 6)

* Fragment din lucrarea regretatului comandor Nicolae C. Petrescu, „Marina Română în războiul antisovietic”, pp.161-167

¹Balenieră: ambarcațiune autopropulsată, relativ mică, având eventual și vele, cu prova și pupa ascuțite, folosită pentru vizite oficiale etc.



în vreme de pace

NAVA „STIHI” - NAVĂ DE CERCETĂRI HIDROGRAFICE SI DE PROTOCOL

Însemnări ale unui secund al navei

Comandor (r) Costică CIOCOIU

La începutul anului 1962 am fost numit ofițer secund pe NH-112. Activitatea principală a navei, în perioada respectivă, era executarea lucrărilor hidrografice pe tot litoralul românesc.

Veneam de pe funcția de comandant navă bază la Brigada 22 dragaj, care era nava școală „Mircea”, aflată în reparații. Nu mai ieșisem în mare din 1960. Atunci s-a desființat divizionul de distrugătoare unde eram ambarcat. Așa că eram dornic de activități pe mare.

Numirea la NH-112 a fost o mare bucurie pentru mine și eram animat de dorința de a-mi îndeplini sarcinile cât mai bine cu putință.

Comandant al navei era locotenent comandorul Leonte Alexandru, care îndată după ce m-a primit la bord, mi-a arătat, cu multă grijă, ce îndatoriri am ca ofițer secund.

Șef mecanic era locotenentul major Avramescu Valeriu.

Comandantul U.L. 1-4 era locotenentul Simion Ion iar șef de echipaj MM I Enuică Dionisie.

Nava hidrografică 112, la acea dată,

făcea parte din Divizionul de nave auxiliare din cadrul Diviziei 42 maritime având ca misiuni: asigurarea hidrografică și de navigație a litoralului românesc; asigurarea hidrografică a acțiunilor de minare și dragaj; executarea minărilor defensive; asigurarea pregătirii de luptă a navelor Diviziei 42 maritime și a brigăzii de vedete; asigurarea practicii elevilor de la Institutul de Marină.

Lucrările hidrografice și hidrologice se executau prin ieșiri prelungite de 10-15 zile în mare. De la Vama Veche până la Sulina se executau măsurători. Pentru aceasta se ambarcau de la Direcția Hidrografică un grup de specialiști cu aparatură adecvată (curentometre, batometre termometre, disc pentru măsurarea transparenței apei, giruete, anemometre etc.).

Punctul navei se determina cu stațiile RÂM (RÂM-K la navă și 2-3 stații RÂM-B la coastă).

Uneori odată cu specialiștii de la Direcția Hidrografică se ambarcau și specialiști de la Institutul de Cercetări Marine Constanța, care studiau flora și fauna marină.

Nava, fiind în același timp și navă de protocol, eram obligați a avea o grijă deosebită pentru întreținerea ei: bordajul, puntea, suprastructurile și compartimentele navei trebuiau să fie curate, cu pitura proaspătă sau îmborsită, fiindcă nu știam întotdeauna din timp ce misiune de protocol urma să aibă loc.

Prin activitatea depusă acolo am îndrăgit nava și marea. Ne mândream cu nava noastră. Așa, piturată în alb, era ca o lebădă. Dacă unele nave au rezistat în timp, așa cum este și NH-112, aceasta se datorează și întreținerii lor cu grijă de către echipajele care s-au perindat pe ele.

Pe timpul aplicațiilor flotei, indiferent unde aveau loc, NH-112 era navă de comandament iar uneori căraș de aprovizionare a navelor în mare, în special a navelor mici cum erau DR-urile și vânătoarele de submarine.

Îmi amintesc de una din aplicațiile ce au avut loc în zona Burgas când una din vedetele torpiloare de la Brigada de vedete a avut avariat corpul navei și apa a pătruns în compartimente. NH-112 fiind în zonă a primit ordin să asiste această vedetă. La bord pregătisem gruiile din tribord pentru ca la nevoie să luăm această vedetă în grui și s-o aducem în port la Mangalia. Comandorul Leonte Alexandru a ordonat și am executat un tranchet din saltele pentru a fi pus între nave deoarece marea era agitată de gradul 4-5. Datorită luptei marinărilor cu găurile de apă a de la vedetă aceasta a ajuns în port cu forțele proprii. Un caporal s-a postat cu spatele în dreptul găurii de apă formând un paiet viu. Comandantul vedetei, locotenentul Uță Mihai, a fost decorat.

În anul 1964, la bordul navei școală „Mircea”, de Ziua Marinei, fiind navă de protocol, la bord a venit Gheorghe Gheorghiu-Dej. Nava era acostată la digul de larg în avanportul Mangalia. În dispozitiv erau navele de luptă, DR-urile, vânătoarele de submarine, vedetele și

(continuare la pagina 6)

APEL PENTRU NAVA-MUZEU „LOCOTENENT-COMANDOR EUGEN STIHI”

Construită în anul 1916 la șantierul naval Lorient Franța și cumpărată de România în 1920, canoniera ce poartă numele unui erou marinăru din primul război mondial a fost o navă reprezentativă pentru flota militară a țării noastre, această navă aflându-se în operativitate până în anul 2004, an în care, bătrână, obosită, dar încărcată de istorie, a fost scoasă din serviciul Forțelor Navale și, din respect pentru trecutul său, repartizată Muzeului Marinei Române.

Lipsa fondurilor financiare a făcut și face, din nefericire, ca această navă-simbol a Marinei Române, dorită firesc a deveni navă-muzeu, să rămână pe mai departe în „parcul rece”, procesul de degradare acționând nestingherit asupra elementelor sale constructive. Se impune, așadar, operațiunea de urcare pe doc sau pe cală pentru a se executa lucrări la opera vie, precum și pentru asigurarea nescufundabilității. Aceste lucruri, absolut necesare, dar și aducerea navei prin recondiționare la forma și ultima sa dotare ca navă hidrografică, impun fonduri financiare importante.

L.N.R., având alături Muzeul Marinei Române, Clubul Amiralilor, Liga Ofițerilor de Marină, Liga Maistrilor Militari de Marină și Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, lansează o campanie destinată strângerii de fonduri financiare necesare începerii și finalizării lucrărilor specifice noii destinații a longevivei canoniere „Locotenent comandor EUGEN STIHI”, aceea de navă-muzeu. Campania demarează prin acest APEL DE SUFLET adresat întregului personal din forțele Navale, membrilor organizațiilor mai sus amintite, dar nu numai, pentru a contribui cu diverse sume financiare, care au menirea de a acoperi o parte din costul total al lucrărilor solicitate de redare către marele public, dar și istoriei, a acestei nave, cândva o mândrie a Marinei Militare Române.

Numai împreună vom reuși, iată devinga sub care se desfășoară acțiunea de subscripție publică inițiată în vederea restaurării și transformării canonierei „Lt cdor EUGEN STIHI” într-o atractivă navă-muzeu.

(urmare de la pagina 4)

antiaeriană, șapte oameni din efectivele navei și 32 de prizonieri ruși².

În ziua de 21 octombrie 1942, canoniera „Stihi” a asigurat marșul vasului transportor „Le Progres”, pe ruta Constanța-Sulina. La sud de geamandura verde, la mai puțin de o milă marină, „Le Progres” a fost torpilat de un submarin sovietic. Nava a început să se scufunde cu prova, luând și foc din cauza combustibilului scurs pe mare și întins pe o suprafață considerabilă. Canoniera s-a îndreptat cu viteză spre locul naufragiului. Din echipajul navei „Le Progres” au fost salvați 20 de oameni. Șeful mecanic și patru militari din armamentul anti-aerian au pierit în apele mării.

Din noiembrie 1942 până în aprilie 1943, canoniera „Stihi”, împreună cu canoniera „Dumitrescu”, a executat numeroase misiuni de escortă pe rutele Odessa-Sulina, Sulina-Constanța, Sulina-Sevastopol, Sevastopol-Sulina. În lunile de toamnă noiembrie-decembrie 1942, misiunile de război s-au desfășurat nu de puține ori în condiții foarte grele, pe mare rea, ploaie, vizibilitate redusă, cu vânt de forță 4. Cu toate aceste situații neprielnice, operațiunile de escortă s-au desfășurat fără evenimente deosebite, navele de transport, printre care s-au aflat „Oituz”, „Tzar Ferdinand”, remorcherul „Basarabia” și mai multe pontoane au ajuns cu bine în porturile de destinație.

Un eveniment deosebit a avut loc în ziua de 12 aprilie 1943, când canonierele „Stihi”, „Ghiculescu” și două pontoane de transport au avut în responsabilitate escorta navei „Prodromos” de la Constanța la Sevastopol. Navigând pe o vreme cu ceață și vizibilitate zero, convoiul a fost atacat de patru avioane de bombardament și torpiloare sovietice. Asupra canonierei „Stihi” au fost lansate două bombe care nu au lovit ținta, căzând în mare, la circa 100 de metri depărtare. Deși torpilele au fost aruncate asupra vaselor transportoare de la câțiva metri deasupra apei, au fost evitate. Focul artileriei a.a. de 88 mm calibru al celor două canoniere a îndepărtat pericolul prin împrăștierea avioanelor inamice. Dar acestea s-au regroupat și au revenit din nou la atac, aruncând 12 bombe asupra vasului „Prodromos” și asupra canonierei „Ghiculescu”.

Unul dintre avioanele rusești mai lansează două torpile. Însă datorită focului artileriei a.a. a navelor românești, și acest atac a fost respins fără a se produce pierderi.

Înfruntând atât atacurile submarinelor și

aviației inamice, precum și vitregia timpului (nu de puține ori s-a navigat prin ceață densă și cu vizibilitate zero, legătura realizându-se numai cu ajutorul sirenei și proiecteurului, n.a.), canoniera „Stihi” a participat, împreună cu canoniera „Ghiculescu”, la escorta unor convoaie de nave pe rutele Sevastopol-Constanța, Sulina-Odessa, Sevastopol-Sulina, Constanța-Sevastopol, formate din vasele „Prodromos”, „Helvetia” (tanc petrolier, n.a.), „Birghit” și din remorcherele cu șlepure la remorcă „Negoiul”, „Mureșul”, „Basarabia”, „Adon” etc.

La 9 iunie 1943, o nouă dramă are loc în cadrul unui convoi la escorta căruia s-a aflat și canoniera „Stihi”. Vasele „Birghit” și tancul „Helvetia” se deplasau în formația arici³ sub responsabilitatea navelor militare „Stihi” și „Ghiculescu”, de la Sevastopol spre Sulina. Convoiul a fost survolat de o formație de avioane sovietice formată din cinci aparate tip „Boston”, la o înălțime de circa 2.500 de metri, cu o viteză de 300 km/h; avioanele au atacat în formatul unghiular. Artileria de 37 și 20 mm calibru de la cele două canoniere a deschis rapid focul asupra avioanelor inamice, descoperite la timp de marinarii din serviciul de veghe al canonierei „Stihi”. Zece bombe aruncate din avioane au încadrat vasul „Birghit”, două dintre acestea au lovit în plin nava spre pupa. „Birghit” a început să se scufunde. Echipajul a părăsit vaporul, o parte a marinarii sărind în apă, iar ceilalți folosind bărcile de salvare. Canoniera „Stihi” a pescuit naufragiații care pluteau pe apă și i-a ridicat la bord pe marinarii aflați în bărci. Au fost salvați astfel 53 de oameni din echipajul vasului „Birghit”.

La 12 iunie 1943, ora 13.07, vasul „Birghit” s-a scufundat pe un fund de 30 de metri⁴.

Până la 25 noiembrie 1943, canoniera „Stihi”, împreună cu canoniera „Ghiculescu” și cu alte nave din compunerea Forțelor Navale Maritime, a participat la executarea unei misiuni de dragaj în zona Cap Midia-Tuzla și la escorta navelor „România”, „Ardeal”, „Varna”, „Danubius”, pe ruta Constanța-Sevastopol, Sevastopol-Constanța. Convoaiele au fost atacate cu regularitate cu bombe și torpile de către aviația sovietică. Numai prin riposta fermă a artileriei a.a. de la bordul navelor românești (au fost folosite tunurile de 37 și 88 mm calibru, n.a.) s-a reușit ca vasele de transport să nu aibă pierderi.

(urmare de la pagina 5)

într-o poziție centrală care se vedea bine de pe „Stihi” a fost ancorată nava școală „Mircea”. Comandantul Marinei dorea să fie văzută nava spre a cere conducerii să i se execute reparații capitale.

La un moment dat, Gheorghe Gheorghiu-Dej îl întreabă pe viceamiralul Grigore Martes, comandantul Marinei militare, care este situația lui „Mircea”. I s-a raportat că s-a încercat repararea ei la Șantierul Naval Brăila dar nu s-a reușit. La întrebarea unde a fost construit i s-a răspuns că la Hamburg, iar Gheorghe Gheorghiu-Dej a hotărât „Acolo să-l duceți”.

Acest dialog l-am auzit fiind în apropiere de masa la care stăteau oficialitățile respective.

Hotărârea luată atunci a fost îndeplinită; în 1965 nava școală „Mircea” a fost dusă la Hamburg, voiaj la care am participat, între timp fiind mutat comandant la NS-116, navă care a executat împreună cu RM-101 remorcarea până la Hamburg.

Toată istoria navei „Stihi Eugen”, inclusiv activitățile și evenimentele ce au avut loc la bordul ei, în vreme de război dar și după cel de-al doilea război mondial, impune cu necesitate să fie oferită posterității, să fie păstrată ca navă muzeu în cadrul Muzeului Marinei Române, ca o relicvă vie a istoriei marinei noastre militare naționale. Pe NH-112 s-au instruit și au luptat multe generații de marinari față de care noi, cei de acum și cei ce vor veni după noi, avem datoria sacră de a le păstra o vie memorie.

Îmi exprim adevărată și totală la propunerile prezentate în nr.2 (67) al revistei „Marea Noastră” din 2008 ca ministrul apărării, șeful Statului Major General, șeful Statului Major al Forțelor Navale, comandanții de mari unități și unități ale marinei, precum și organizațiile neguvernamentale cu profil de marină să sprijine Liga Navală Română, filiala Constanța și Clubul Amiralilor ca NH-112, fosta canonieră „Locotenent-comandor Eugen Stih”, să fie transformată în navă muzeu, să devină patrimoniu cultural național. Admițând că acest demers se va realiza, propun ca nava să fie bazată la Constanța în bazinului portului vechi, într-un loc adecvat, să poată fi vizitată de către populație. Dacă se va apela la cadrele militare pensionate care să aibă grijă și să întrețină în spirit marinăresc această navă, aș fi primul care ar răspunde PREZENT pentru cât timp voi fi apt să fac ceva pentru această navă.

2 A.M.R., Jurnalul de operațiuni nava „Stihi”, 1 octombrie 1942-8 decembrie 1943, f. 66-67

3 Formația „arici” reprezintă metoda adoptată pentru escortă, în linie de șir cu siguranță în borduri, în pupa și prova.

4 A.M.R., Jurnalul de operațiuni nava „Stihi”, 1 octombrie 1942-8 decembrie 1943, f. 103-104

PESCUITUL

sau despre... „bătaia peștelui“

contraamiral (r) George PETRE

De mult **mă bătea gândul** să propun colegiului nostru de redacție să abordăm tema pescuitului. Eram convins că un astfel de subiect ne va da **bătaie de cap**. Și ne-a dat.

În primul rând ne-am străduit să nu **batem monedă** pe istoria pescuitului în România ci să scriem despre ce se întâmplă în prezent și despre perspective.

Am rezolvat problema prin articolul („un fel de istorie”) semnat de colaboratorul nostru de la Brăila, Petre Maravela.

Am fi fost tentați să scriem și despre Grigore Antipa, despre pescăriile statului concepute de el ș.a.m.d. Sunt pagini de istorie luminate de razele competenței înaintașilor.

Tot istorie este și pescuitul oceanic. În anul 1986 flota de pescuit oceanic avea 43 de traulere de mare tonaj și 12 nave frigorifice colectoare de mare capacitate. Mai este necesar astăzi pescuitul oceanic cu o flotă proprie? Nu se știe! Pește oceanic este din belșug la piață. Este mai ieftin decât cel ce ar fi fost adus de flota proprie, care ar fi trebuit să fie substanțial subvenționată de stat. Discutând această chestiune cu dr. Nicolae Papadopol, reputat specialist în domeniu, îmi spunea că este pește congelat la piață și întreba retoric „dar de ce calitate?”.

Argument pentru: locuri de muncă pentru pescari. Nu prea stă în picioare. Ofițerii de pe nave erau trimiși cu forța din Marina militară iar pescarii formau echipaje nedepinse cu rigorile vieții marinărești. Muncă grea în ocean. Rușii o făceau cu deținuți de drept comun.

E istorie.

Pescuitul comercial la mare și la Dunăre se face cu mari dificultăți. Am apelat la internet și la presă pentru a ne informa. Aici a fost o dilemă. Să apelăm la organele abilitate ale statului spre a obține date recente sau să punem în lumină ceea ce este destinat publicului larg. Am optat pentru a doua soluție cu riscul ca cei din conducerea Agenției Naționale de Pescuit și Acvacultură să aibă alte păreri, pe care le vom publica în numerele viitoare ale revistei noastre.

Dar de ce să ne **batem capul** cu pescuitul? Pentru că suntem publicația oficială a Ligii Navale Române. În Statutul

asociației noastre sunt înscrise îndatoriri ce îi revin în legătură cu subiectul.

Statutul LNR, **Capitolul I, Art.4** precizează că Liga își propune următoarele obiective: **paragraful f** - să sprijine pescuitul sportiv și să încurajeze revenirea pavilionului român în activitatea de pescuit industrial; **paragraful i** - să sprijine activitatea de îmbunătățire a condițiilor de muncă ale marinarilor și pescarilor [...].

Președintele de onoare al LNR, directorul publicației noastre, domnul viceamiral (r) ing Ilie Ștefan sugera să ne ocupăm preponderent de pescuitul recre-ativ/sportiv. Este un punct

de vedere salutar. L-am amor-dat cu atenție arătând că o concepție inițială asupra acestui număr de revistă

nu este **bătută în cuie**.

Am redactat un scurt text intitulat „Posibilitățile din țara noastră de practicare a pescuitului recreativ”, în care am cuprins cele ce urmează.

În toate orașele, la București, Constanța, Tulcea, Sulina etc. sunt numeroase magazine cu ustensile de pescuit, unele de cea mai bună calitate. De acolo se pot procura, de obicei, și momeli și nade.

Așa că, la îndemâna pescarilor amatori se află potențial mijloace materiale de practicare a frumoasei îndeletniciri. Prețurile la lanse, mulinete, gută, cârlige, plumbi, sunt accesibile.

Văzând acest decor citadin putem crede că pescarii amatori pot ușor practica pescuitul recreativ.

Mai este însă necesar și locul faptei.

Aici e aici.

Asociațiile de Vânătoare și Pescuit eliberează anual Permise la un preț acceptabil. Dar zonele de pescuit sunt limitate. În județul Constanța, de exemplu, ele sunt: marea pe o porțiune, Dunărea și canalul Dunăre-Marea Neagră.

Așadar nicio baltă.

Mai sunt bălțile luate în proprietate sau concesionate. Acolo prețurile sunt

prohibitive iar peștele lipsește aproape cu desăvârșire. Taxa zilnică este între 50 și 100 lei. De exemplu la Corbu, plătești 50 lei pe zi și prinzi doi bibani mici, pricăjiți. La Techirghiol, în lacul dulce, cu o taxă de 100 de lei pe zi, nu prinzi nimic. La Rasova, la fel.

Ce pot face numeroșii pensionari care sunt cuprinși de ani buni de sindromul pescuitului? Cine are bani se face că pescuiește, cine nu are stă cu ochii în soare.

Este o adevărată jecmăneală. **O bătaie de joc.**

O sugestie la discutarea în redacție a acestui editorial: pescarul să plătească doar cantitatea pescuită în loc de taxă și aceasta la prețul pieței.

Cei cu dare de mână populează Delta de exemplu cu bărci de lux, acostate cu prova în mal și de pe care sunt date la apă numeroase undițe (lansete strălucitoare cu mulinete de ultimă generație). Ei au acces la pescuit.

Un turist ce vizitează Delta ar putea crede că în România este raiul pe pământ în domeniul pescuitului recreativ.

Lotca propulsată cu vâsle a fost eliminată. Pe toate canalele merg bărci cu motor, șalupe de mare viteză care deranjează mult habitatul peștilor.



Știm că Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură vrea să dezvolte, beneficiind și de resurse puse la dispoziție de Uniunea Europeană, activitatea de pescuit în România într-un efort cu bătaie lungă (Programul național pe 2007-2013).

Vrem și noi să întreținem mediatic interesul pentru pescuit. Este un moment potrivit. Și ne-am zis: „să **batem fierul** cât e cald”. 



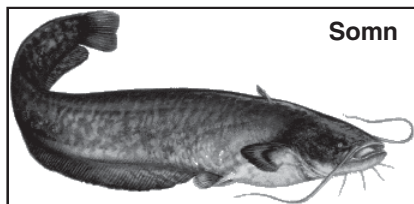
PESCUITUL * PESCUITUL * PESCUITUL * PESCUITUL

PESCUITUL LA DUNĂRE - UN FEL DE ISTORIE

Petre MARAVELA



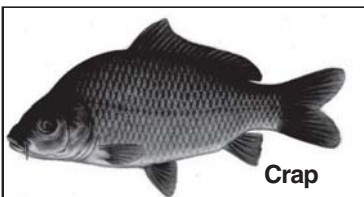
După așezarea omului la malul apei, apare și obiceiul, necesar de altfel, de a prinde pește pentru hrană. La început cu mâinile, apoi cu sulița din lemn, la care s-a adăugat un cârlig din os sau corn, devenind harpon; peștii prinși erau: avat, crap, somn, sturion și chiar doradă.



Apar plasa, barca și schimbul de produse în natură (pește contra fructe).

Mărturii scrise de la Herodot. El descrie prinderea „paprosului” și „tilovesului” cu ajutorul coșului împletit; la 335 î.Hr., Alexandru cel Mare trece fluviul cu sutele de luntrii ale pescarilor geți; Strabo - călătorul și geograful, scrie despre „gladis” (somn) și „antacei” (sturioni), iar Pliniu descrie „silurusul” (somn) de 327 kg. tras din apă cu ajutorul boilor, dar și despre „acipenser” (sturion”).

Unelte de pescuit s-au descoperit în toate fostele cetăți de la Dunăre și în așezările geților, la Dierna, Dinogetia, la Salmyris, cât și în gropile luate și arse,



unde se păstra peștele.

Documentele atestă anumite târguri și drumurile special construite pentru transportul peștelui: Brașov spre Brăila și Târgul de Floci (Piua Petrii - Ialomîța) sau spre satele de pe brațul Borcea.

Fluviul - pe post de graniță, a suportat dese invazii, războaie; cu toate acestea pescarii și familiile lor au fost ocrotiți mereu, lăsați să-și facă importanta meserie.

Bălțile Dunării au fost surse importante pentru pescuit, umplute cu apă proaspătă primăvara, când peștii depun icrele¹.

La aceste gârle, iezere, se construiau apoi „pletere” (garduri) sau baraje, Delta era cel mai mare și bogat domeniu piscicol. Vechile gârle naturale erau numeroase: Dunavăț, Repidea, Ciulinet-Crapina (unde s-au predat 4 milioane kilograme de pește adică 420 vagoane, în anul 1907), Lățimea - Garvăn, Ghimia (Brateș), Filipoiu (Brăila), Jijila, Sultana, Jirlău (Călărași), Nedeia, Scoiceni (Mănăstirea), Greaca (județul Ilfov - cea mai mare baltă a Țării Românești), Bătrâna (Mostiștea), Mojdreanu sau Vărăști.

În zona Giurgiu: Cama, Chiriva sau Metri; în balta Borcei: Căbălu, Bahova, Coșcovata, Camenița sau Plosca, apoi Corcovatul, Gurguiati, Viforita și Suhaia.

Erau multe zone de pescuit la Dunăre dar și în interiorul țării; sute de ani s-au exploatat rațional, s-au întreținut.

Pe lângă numărul impresionant de iazuri naturale, după anul 1400, multe vor fi amenajate.

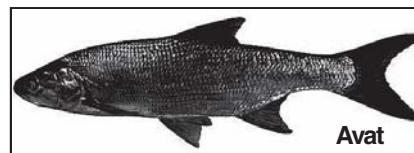
Fiecare moșier avea heleșteul său, pescuitul se făcea la 1700 cu voloace, mreje, năvoade sau cotețe.

Heleșteul este de origine ungară - *halasto*, iazul *jazu* și râmnul *râbnic* (*râba*) - de origine slavă.

Numele acestor locuri s-au pus după stăpâni, întemeietori sau după soiul de

pește.

Unele amenajări piscicole aveau dublu rol: de pescuit iar spre lacul de



acumulare, se punea în mișcare o moară.

Majoritatea iazurilor se amenajau pe cursuri de apă din interior dar majoritatea pe lângă Dunăre.

Cu toate că pescuitul a fost o îndeletnicire stră-moșească, un rol important a avut sosirea rușilor lipoveni în deltă, zona lacurilor Sinoe și Razâm (Razem sau Razelm), dar și pe Dunăre, de la Sf. Gheorghe, Carcaliu, Seimeni până la Ghindărești.

Cei peste 8000 de cazaci zaporoji și lipoveni, sosiți în anul 1775, erau din zona gurii Niprului, alții din zona Donului de Jos, plecați din cauza persecuțiilor datorită credinței lor religioase vechi. Toți aveau cu ei setci și carmace, dar trasul la năvod l-au învățat de la localnici; datorită situației în care s-au găsit mai tot timpul,

au avut un rol important în păstrarea obiceiului.

Ocupația de bază a acestor refugiați a fost pescuitul; cu timpul au devenit experți în construcția de scule, în prinderea și prepararea peștelui.

La Chilia erau 300 de pescari, în Deltă și pe Dunăre alte mii, specializați după

uneltele folosite: *năvodari*, ce pescuiau cu 6 tipuri de năvod, funcție de zonă; *tifânari*, ce pescuiau cu „tifa” - plasă mare (fără sac), ce se scoate la mal, numită de lipoveni „cirpcea”; *mrejeri*, ce pescuiau cu mreaja - plasă fină, din fire foarte subțiri și rezistente, care se așează vertical în apă, folosită pentru pescuit scrumbie; *cotigeri*, ce pescuiesc cu cotețul - îngrăditură rotundă



1. Bălțile din stânga Dunării - Pateln, Suhaia, Greaca, Călărași, Brateș precum și cele ale Ialomîței (între Borcea și Dunărea Veche și Brăila - numită azi Insula Mare a Brăilei) erau zone foarte bogate în pește. Astăzi ele au fost desecate și îndiguite. O pierdere națională majoră, după aprecierea reputatului istoric Constantin Giurescu.

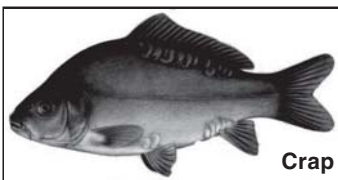
PESCUITUL * PESCUITUL * PESCUITUL * PESCUITUL

făcută din trestie sau nuiele, împletite pe mai multe rânduri cu papură, prevăzută cu o deschidere îngustă, din care peștele nu poate ieși; *setcari*, cu setci funcție de soiul peștelui; *zătonari*, *vințirigii*, ce folosesc vințirul - plasă de formă cilindrică, terminată conic, cu gură îngustă; numit și vârsă sau ieteră (în Moldova); *gârdași*, gârdași sau undițari.

Scule precum prostovolul sau năpatca nu lipsesc de la bordul oricărei nave.

După 1829, exportul de pește scade, se pescuiește fără reguli, canalele sunt neîngrijite, astfel că Grigore Antipa are meritul de a insista pentru a se adopta o lege a pescuitului și pescărilor. Prin numeroase discursuri, cărți și broșuri, el milita pentru: exploatarea de către stat a domeniului piscicol; construirea de cherhanale; aplicarea de reguli și măsuri; organizarea producției de conserve, a comerțului cu pește și cercetării științifice; încheierea de convenții.

Creșterea spectaculoasă a producției piscicole s-a datorat preluării de către



Crap

La Brăila, pe strada Regală, icrele negre se vindeau la butoi, la Sulina morunii și somnii stăteau agățați la streășina fiecărei băcănii, iar lipovenii

din Sarichioi mâncau icrele de știucă în stare naturală.

Legea va fi completată prin Decretul-Lege din 23 nov. 1939, când pescarul are „permis de pescuit” și obligația de a preda tot peștele la cherhana; locuitorii riverani apelor, puteau pescui pentru hrana familiei, abia după prevederea Decretului din 21 februarie 1945.

Moștenirea lexicală privind pescuitul are o pondere mare din limba latină dar apariția slavilor a adus forme, dispozitive și metode noi în domeniu, ce s-au împletit cu cele ale băștinașilor. Astfel au apărut cuvintele: năvod, plasă, mreajă, vârsă, vințir, ieter, crâșnic, minciog, juvelnic, dar și unele nume pentru pești.

Toponimele nu au întârziat să apară, sate ce au luat numele zonei de pescuit locuri cu nume după soiul de pește predominant: lezerul Baboica-Brăila, Privatul Cegăi-Bordușani, Crapina-Văcăreni, lezerul Morun-Isaccea etc., nume de oameni, porecle. În Ialomița există localitatea Cegani.

Și domeniul Heraldicii sau Numismaticii a avut: monede pe care apar pești (Histria, Capidava); steme de județe, municipii; peceți ale boierilor cu moșii la malul apei.

Județul Tulcea realiza după 1900, cca. 10 milioane kg pește anual; existau 2300 de pescari; se realizau 5 tone anual pe cap de pescar.

În 1914, datorită creșterii prețului la pește, se introduce regula comercializării directe de către stat, fapt ce a dus la scăderea producției.

Parlamentul adoptă pe 11 iunie 1929: „*Legea pentru administrarea generală a pescăriilor statului și ameliorațiunile regiunii inundabile a Dunării*”. Pescarul primea 60% din valoarea peștelui prins. Cu timpul, procentul a scăzut; avantajul

era că intermediarii lipseau, statul prelua direct marfa (azi intermediarii îi jecmănesc pe bieții pescari).

DESPRE PEȘTI

Bogăția de pește a DUNĂRII și a DELTEI era cunoscută din vechime, toți călătorii au fost impresionați de sturionii, somnii, știucile sau crapii prinși.

Printre primii cercetători asupra peștilor de la noi a fost și J. de Hagemester, care a studiat în 1836 în România 185 de exemplare, împărțite în 53 de specii, pentru care s-au întrebuințat peste 580 de nume. O clasificare în mare a peștilor este următoarea:

1. Acipenserii (sturionii) – 6 specii;
2. Salmonidele (păstrăv, loștrită, coregon) - 8 specii;

Plătică



3. Ciprinidele - 39 specii (de apă dulce)

Denumirile peștilor sunt daco-romane, cu influențe grecești, turcești, slave, dar în majoritate cu nume populare: văduviță, sabie, porcușor, bălos, zvârlugă, albete etc.

Consumatori de plancton:

Ghiborț („acerina cernua”) - verde măsliniu, cap scurt, aripile dorsale terminate cu ghimpi.

Văduvița („leuciscus idus”) - negricios, albastriu pe spate, argintiu pe burtă, corp lat, turtit, solzi mici, max. 80 cm. - 8 kg., depune 120.000 icre.

Coregon, adus din Rusia, argintiu, max. 60 cm – 2 kg, trăiește în lacuri și iazuri de deal.

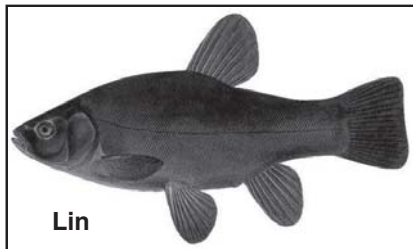
Caras, crap mic, fără mustăți, bot scurt, trăiește în ape dulci stătătoare, depune 100.000 icre.

Crap chinezesc (Amur), adus în 1960, gri închis-verzui, cap mare, crește repede, la 3 ani - 4 kg, la 1,2 m 30 kg.

Consumatori de bentos:

Crap („cyprinus carpio”), originar din Extremul Orient, are 3 forme de corp, culoarea funcție de apele în care trăiește: la Dunăre - argintiu, în bălți - verzui negru; o femelă de 4 kg depune un milion de icre.

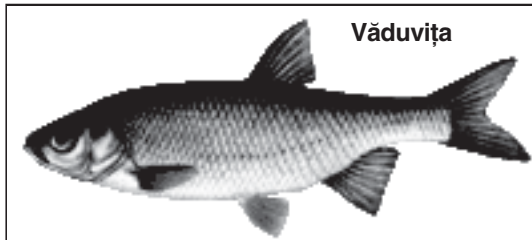
Mreană (Barbus) înrudit cu crapul, corp alungit, solzi verzi-cenușii pe spate, alburii pe burtă, 4-5 kg.



Lin

regia statului a zonelor de pescuit, dar în special prin lucrările de decolmatăre a canalului Dranov și realizarea noilor canale Dunavăț, Mustaca și Lipovenilor (1906-1910) - operațiuni ce au adus un aport important de apă.

De la mâncarea săracului s-a trecut la comerț, iar pătrunderea capitalismului la Dunărea de Jos schimbă problemele pescuitului. Reunirea cu statul român a Dobrogei (1878), duce la creșterea substanțială a patrimoniului piscicol. Era necesară o „Lege a pescuitului”. Ea se votează și apare în M.O. nr. 153 din 10 oct. 1896. Art. 5 din lege prevedea dreptul statului asupra pescuitului, dar nu îngrădea și pescuitul comercial de către particulari.



Văduvița

Plătica („abramis brama”) - corp alungit, turtit lateral, culoare funcție de apă, max. 10 kg - la 60 cm.

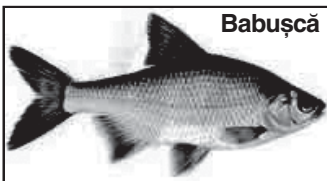
Lin (tinca), trăiește pe fund nămolos în ape bogate în vegetație, în zona unde curentul apei este slab, solzi mărunți cu mucus, corp verde - cafeniu pe spate, gălbui - verzui lateral și albicios pe ventre, mustați scurte, rezistent la oxigen redus.

Cega („acipenser ruthenus”) - cel mai mic sturion, bot ascuțit și scurt, culoare cafenie - verzuie, abdomen gălbui, se reproduce la doi ani, la 1 m - 16 kg.

Consumatori de vegetație:

Roșioara („scardinius erythrophthalmus”) - argintie pe spate, aripioare roșii, talie 20-30 cm, medie 300 gr. - max. 2 kg.

Babușcă („rutilus”) - argintie pe spate, albă pe abdomen, înotătoare roșii, 10 - 12 cm.



Babușcă



Șalău

Obleț („albumus”) alb-argintiu, mic, zvelt, cu gura oblică, fără mustați; (albișoară, sorean); obleț mare - țușcov (chalcal-burnos).

Sabiță („pelecus cultratus”) - corp turtit lateral, abdomen arcuit; (săbioară - din bulgarul „saja”).

Pești răpitori:

Șalău („lucioperca”) - crește încet, are gust deosebit, îi plac apele cu fund nisipos sau pietros, la 6 ani - 80 cm.

Somn („silurus glanis”) cel mai mare pește de apă dulce, fără solzi, singuratic, vânează noaptea, depune 500.000 icre, la 3 m - 90 kg.

Știuca („esox lucius”) - răpitor lacom, se pescuiește în zori sau pe timp ploios, corp alungit, bot cioc de rață, greutate maximă 25 kg.

Avat („aspius”) - asemănător cu crapul, dar cu spinare verzuie.

Din cele 15 specii DE MARE, sturionii și scrumbia sunt „anadromi” (urcă pe fluviu). Anghila este „catadrom” (coboară în mare) - are formă de șarpe, a fost adusă pe Dunăre pe la 1900.

În anul 1910, din cele 57 de specii studiate, 41 erau de apă dulce, 35 la Dunăre.

În același an, la Chilia, se prindeau 25.000 de moruni anual, la Ada-Kaleh 70 de sturioni zilnic.

Llacurile Razim, Merhei, Dranov, Fortuna, Gorgova, bălțile Dunării dădeau sute de tone de crap, somn sau știucă.

Cu timpul producția scade, multe canale și bălți se colmatează, apar alte meserii, vin războaiele, industrializarea adună mulți bărbați pescari la oraș.

Mărimea peștilor

Despre mărirea peștilor s-a vorbit tot timpul: în anul 1700 s-au prins moruni de 7,20 metri, în 1890 la Sf. Gheorghe un exemplar de 880 kg; Muzeul Antipa posedă două exemplare de moruni de 640 și 730 kilograme.

Coloniile de somni au rămas în aceleași locuri: km 174 - Brăila, portul Tulcea sau lacurile Deltei. Aici s-au prins exemplare de 500 kg., iar la cherhanaua Dunavăț - braț Sf. Gheorghe, somnii de 2,40 m și 250 kg erau normalități.

Crapii de 30 kg se prindeau regulat, știuca record de 129 kg s-a prins însă pe lacul Heilbronn (Germania), loștriță de 32 kg s-a prins pe Vișeu în anul 1952 sau păstrăv de 6,4 kg (80 cm) în lacul Bicz, în octombrie 1962.

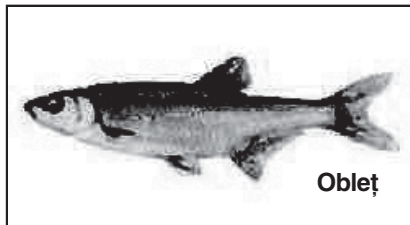
Pescuitul fără control în anumite zone, poluarea, modificările faunei au redus reproducerile, dar și numărul de specii.

Au dispărut, loștrița din râurile de munte, sturionii din râul Mureș, cega din râul Olt. Numărul sturionilor din Dunăre a scăzut. Braconajul a fost la modă mult timp, erau pescari care hrăneau porcii cu zeci de kilograme de albitură.

Un fenomen ce se întâmplă de sute de ani, doar primăvara, este pescuitul la scrumbie. Numită de romani „alleces”, de cercetători „alosa pontica” sau de germani hering, vine din mare, urcă pe fluviu pentru a-și depune icrele.

Specie de pește teleostean, lung de 30-40 cm, cu corp alungit și turtit lateral, acoperit cu solzi mari, albi-argintii.

Scrumbia „albastră” de mare (scomber scombrus),



Obleț

are corpul cilindric, cu solzi mărunți albaștri-verzui.

Scrumbioara (clupeonella delicatula Nordmanni) este o specie ce trăiește în Dunăre și în bălțile ei.

În zonele Chilia, Sf. Gheorghe și mult în amonte fluviului, se fac adevărate campanii pentru a colecta cantități mari de scrumbie în perioada adecvată.

Legea „Antipa” este abrogată în 1954 prin Decretul nr. 43, când prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 184 se repartizează bazinele piscicole Ministerului Industriei Alimentare, A.G.V.P.S.-lui, Ministerului Agriculturii și Statului Populare Județene.

Producții de pește

În 1921 s-au prins 20,3 milioane kg, din care 11 mil. în deltă, restul în zonele Brăila, Ismail și Ilfov; în anul 1927 producția crește la 30,5 milioane de kilograme.

Anul 1938 are producții de 25 mil. kg, din care 11 mil. în deltă bălțile Gorgova - 1 mil, Razim - 4 mil., Ciamurlia - 717.031 kg.

Pe specii: crap - 4,7 mil. kg (deltă 2,3 mil.), babușcă - 3,73 mil. kg (deltă 2 mil.), știucă - 1,8 mil. kg (deltă 1,56 mil.), somn 1,75 mil. kg, albitură 1,6 mil. kg, caras 1,13 mil. kg, alte 20 de specii, printre care mihalț și bogzar, raci 2,55 mil. kg. și icre negre - 16.368 kg.

În județul Tulcea, evoluția pescuitului



Știuca



a fost: 1960-1970, știucă - 15.104 tone, scrumbie - 8.619 tone, somn - 8.471 tone, șalău - 6.828 tone, biban - 5817 tone; în perioada 1980 - 1990: scrumbie - 7918 tone, șalău - 3330 tone, somn - 2402 tone, știucă - 2097 tone.

Sturionii s-au prins bine pe Dunăre, în perioada 1960-1970, 2300 tone, iar carasul în perioada 1970-1980, 85.546 tone. Piața principală era la Galați sau la fabricile de pește din Sulina și Tulcea.

După anul 1960, apar noi reglementări: se pescuiește organizat prin puncte și cherhanale dotate cu mijloace necesare pescuitului industrial, sporesc investițiile, se largesc suprafețele piscicole.

Agricultura socialistă „va înghiți” numeroase heleștee sau iazuri de pe malul Dunării, bălțile Borcei și Brăilei devin insule, multe bălți nu mai au pește, zonele inundabile - adevărate filtre biologice se înduiguesc, cele rămase se modernizează.

Pescarii sunt în agricultură, în uzine; pe navele IPO Tulcea, NAVROM-ului (în timpul „exploziei” de nave construite), echipajele aveau ca simpli marinari peste 60% foști pescari.

Legea nr. 12/26 iulie 1974, reglementa din nou pescuitul în România. Statul întreține bazinele piscicole, ameliorează

și dezvoltă fondul piscicol, industrializând aproape tot peștele.

Suprafața amenajată în Delta era de 30.000 ha, iar în anul 1988 de 43.000 ha totuși producția scade de trei ori, în schimb crește ponderea speciilor cu o valoare economică mică: caras, plătică.

Hotărârea Guvernului nr. 983 din 1990 organizează societățile piscicole (8 numai în Delta), dar apele sunt tot mai poluate, speciile valoroase economic scad ca producție, suprafața se reduce la 35.703 ha în Delta.

Poluarea

Un sfert din industria Europei are contact cu Dunărea, apele ei pline cu de toate, vin jos la noi, Delta absorbind tot.

Instituirea Rezervației Biosferei Delta Dunării s-a făcut prin Legea nr. 82 din 1993. Art. 10 prevede darea în concesiune a bunurilor naturale către agenți economici.

Pescarul, în special cel din Delta, de pe marile lacuri sau de pe bălțile fluviului, care a pescuit liber zeci de ani, devine între timp salariat, continuând îndeletnicirea strămoșilor săi.

Regulile apărute în 1994 și 2002, stopează multe nereguli, apar privatizările și odată cu acest fenomen

noi patroni; se dezvoltă turismul în Delta.

Fenomenul este foarte complex.

După ianuarie 2007, regulile pescuitului sunt mai stricte. Porțiuni ale luciului apei s-au concesionat, la fel și cherhanalele, zone de canale și crescătorii de pește.

Apar mici stațiuni private de reproducere în Delta și bălți (la Galați se înmulțesc sturioni), dar și concesiuni-vânzări ale multor heleșteie sau iazuri pentru pescuitul sportiv.

Important este că astăzi peștele se poate cumpăra în orice loc, doar la mână a doua; marile magazine îl prezintă viu, sortimentele sunt din cele mai variate.

Pescuitul sportiv se poate practica în orice zonă, respectând regulile. Apele din jurul nostru ne oferă odihnă, relaxare, sport și pește; important este să avem grijă de natură.

Bibliografie

1. Grigore Antipa - „Studii asupra pescăriilor din România”, București 1957;
2. I. Alexandrescu, M. Ruscescu - „Cartea Pisciculturului”, Editura Agro-Silvică 1962;
3. Colecția revistei „Pescuitul în România”



Preocupările LNR pentru pescuitul sportiv

În perioada interbelică LNR organiza pentru tineret expediții nautice și concursuri de pescuit sportiv.

După 1990 s-a reluat tradiția.

De exemplu, filiala Constanța a LNR a organizat aproape anual astfel de concursuri cu participarea membrilor juniori.

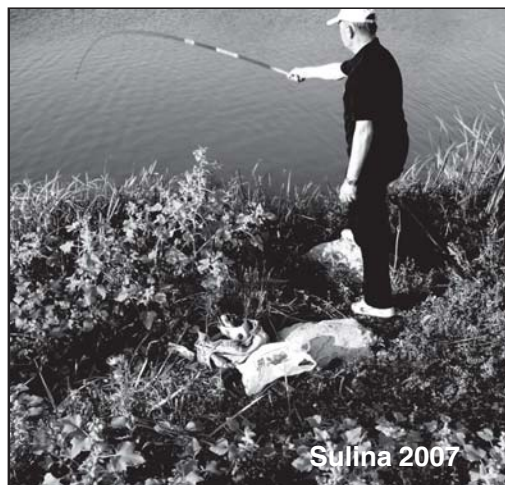
Pe lacul Mamaia au avut loc mai multe ediții ale concursului de pescuit organizate

de comandorul (r) Ioan Borcilă. La una din ediții, care a avut loc în preajma Zilei Marinei, a fost câștigător un băiat de 9 ani. După întrecerea undițarilor, la căpitania Mamaia, președintele filialei înmâna câștigătorilor substanțiale premii.

În portul Tomis s-au organizat trei ediții de pescuit la

guvizi, împreună cu GIPO, prin căpitan comandor (r) Ghe. Gurienco (alias Gică Pescarul) care asigura premiile conștând din lansete, mulinete și alte ustensile de pescuit. Cu aceste prilejuri aveau loc și întreceri de aruncare cu lanseta la distanță și la punct fix - un plutitor din plastic ancorat în bazin la 30 m de cheu. La astfel de competiții domnea voia bună, provocată și de lipsa de îndemănare a unor începători.

În cele cinci „expediții” de promovare a tradițiilor Marinei



Sulina 2007



La Sulina

Române organizate anual (cu întreruperi) de filiala LNR din Constanța, la Tulcea și Sulina, s-a alocat, de fiecare dată, câte o după-amiază pentru pescuit.

Din păcate, în ultimii ani nu s-au mai organizat astfel de pasionante și atractive concursuri de pescuit. Poate în anii ce vin se va relua această frumoasă tradiție.

G.P.



Pescuitul azi în România

AGENTIA NAȚIONALĂ PENTRU PESCUIT SI ACVACULTURĂ (A N P A)

Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură este o instituție publică de interes național, cu personalitate juridică, finanțată integral de bugetul de stat, aflată în subordinea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

Agenția își exercită autoritatea în domeniu, pe tot teritoriul țării, prin 10 filiale. Între cele 10 se află și filialele Galați, Tulcea, Constanța, Călărași, Mehedinți.

Sediul Agenției este în București, Șoseaua Olteniței, nr.35-37, bloc turn, etaj 5, sector 4, București, 041293.

ANPA a fost înființată prin Ordonanța de Urgență nr.69/decembrie 2004, pentru modificarea și completarea Legii nr.192/2001 privind resursele acvatice vii, pescuitul și acvacultura. Această ordonanță de urgență a fost aprobată de Parlamentul României prin Legea 113/2005 de modificare și completare a Legii 192/2001.

Agenția are calitatea de administrator al resurselor acvatice vii. Ea elaborează strategia și proiectele de acte normative în concordanță cu reglementările Uniunii Europene în domeniile pescuitului și acvaculturii, procesării și pieței produselor pescărești, protejării resurselor acvatice vii, activității de control și inspecție piscicolă ș.a.

În anul 2006, Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură a definitivat Planul Național Strategic pentru Pescuit și a elaborat proiectul Programului Operațional Sectorial pentru Pescuit, care a

fost aprobat de Comisia Europeană la începutul anului 2007, condiție obligatorie în vederea accesării sumei de 230 milioane euro prin Fondul European pentru Pescuit, în perioada 2007-2013.

În organizarea Agenției sunt 43 de structuri, principale fiind: Serviciul Management Politici Structurale, Serviciul Management Resurse Acvatice Vii, Serviciul Inspecție Piscicolă și Serviciul Juridic.

Se poate lua legătura cu ANPA prin telefon/fax 0213326132, 0216344429 și e-mail anpa@anpa.ro

Filiala Constanța - Sediul filialei este în municipiul capitală de județ. Filiala poate fi contactată la telefoanele 0241.555.343, 0742.355.007 și la e-mail anapaconstanta@yahoo.com.

Filiala Tulcea - Sediul filialei este în municipiul Tulcea, str. Poporului, nr.14, telefon 0240.535.029; 0742.355.001;

Filiala Călărași are șase puncte de lucru. La Călărași sediul se află în strada Prelungirea Dobrogei, nr.4, telefon 0747.287.442. La punctul de lucru Giurgiu telefoanele sunt 0246.210.404 și 0742.355.004.

Filiala Galați: 0236.414.102; 0742.355.005, e-mail anpagl@cliknet.ro

Filiala Mehedinți - 0252.333.236, e-mail anpadj@cliknet.ro



Program Operațional pentru Pescuit, 2007-2013

Comisia Europeană a aprobat recent Programul Operațional pentru Pescuit pentru România pentru perioada 2007-2013.

Cheltuiala publică totală eligibilă a programului este de 307.618.942 euro, din care asistența Uniunii Europene prin FEP este de 230.714.207 euro.

Programul se aplică pe întreg teritoriul României, care este desemnat în totalitate regiune de convergență.

Obiectivul investiției UE

FEP va sprijini România, în calitate de nou stat membru al Uniunii Europene, să dezvolte un sector pescăresc competitiv, modern și dinamic, bazat pe practicarea unor activități de pescuit și acvacultură durabile, care să ia în considerare și alte probleme importante precum mediul înconjurător, cererea consumatorilor și industria alimentară.

Programul contribuie, de asemenea, la creșterea competitivității sectorului pescăresc, încurajează crearea de noi locuri de muncă și promovează dezvoltarea sectorului de acvacultură.

Axe prioritare

Axa prioritară 1: Adaptarea flotei de pescuit comunitare

Această axă prioritară urmărește promovarea unor activități

pescărești profitabile și durabile în zonele maritime.

În acest context, programul va promova competitivitatea flotei de pescuit românești prin modernizarea și adaptarea navelor și ambarcațiunilor de pescuit în vederea îmbunătățirii siguranței pe mare, a selectivității uneltelor de pescuit și a condițiilor de muncă. Se alocă 13.300.000 euro, din care 75% din fonduri europene.

Axa prioritară 2: Acvacultură, pescuit în ape interioare, prelucrarea și comercializarea produselor de pescuit și acvacultură

Obiectivul acestei axe este de a promova competitivitatea și profitabilitatea în sectoarele de acvacultură, de prelucrare a peștelui, precum și de comercializare și de pescuit în ape interioare.

Măsurile se referă, în principal, la îmbunătățirea condițiilor de igienă și a calității produselor pescărești, la dezvoltarea și introducerea de metode noi, inovatoare și nepericuloase pentru mediul înconjurător.

Diversificarea către noi specii de pește și producția de pește de calitate superioară și cu valoare ridicată vor fi, de asemenea, promovate. Finanțare 140 milioane euro din care 105 milioane



Pescuitul azi în România

provin din FEP.

Axa prioritară 3: Măsurile de interes colectiv

Această axă sprijină măsuri de interes colectiv cu domenii de aplicare mai larg decât măsurile luate în mod obișnuit de către întreprinderile private și care ajută la atingerea obiectivelor politicii comune în domeniul pescuitului.

Această axă urmărește modernizarea porturilor existente utilizate pentru debarcarea capturilor, restructurarea organizațiilor de producători și îmbunătățirea aptitudinilor profesionale. Din cei 40 milioane euro alocați, 30 milioane se asigură din fonduri europene.

Axa prioritară 4: Dezvoltarea durabilă a zonelor pescărești

Principalul obiectiv al acestei axe de a ajuta comunitățile de pescari să își diversifice activitățile economice și de a îmbunătăți calitatea vieții în zonele pescărești.

Delta Dunării este considerată o potențială zonă de intervenție a FEP, precum și alte zone situate de-a lungul coastei Mării Negre. Investiția este mare: 100 milioane euro (75% asigurați de FEP).

Axa prioritară 5: Asistență tehnică

Sprijinul acordat prin această axă are în vedere dezvoltarea capacității administrative a autorităților românești și garantarea unei funcționări eficiente a sistemului de gestiune, control și monitorizare a PO, precum și garantarea unei implementări corespunzătoare a programului. Din cei 14 milioane euro alocați, România suportă doar 3,58 milioane.

- Asociația pescarilor profesioniști „Piscex”, Constanța, str. Maramureș, nr.74, Zp Marea Neagră, Razim-Sinoe;

- Grupul de producători Stăncuța-Gropeni-Vâlcu, Hârșova – 66 membri, Zp Dunăre: Gropeni-Măcin.

Rezultă că în organizațiile și asociațiile din județul Constanța sunt înscrise peste 460 de membri. Au zone de pescuit în Marea Neagră (3 organizații și 4 asociații), la Dunăre (2 organizații) și pe lacuri (2 organizații și o asociație).

Datorită condițiilor fizico-geografice ale zonei în județul Tulcea sunt cele mai numeroase organizații și asociații ale pescarilor.

În Delta Dunării acționează 17 organizații și 8 asociații.

În afară de acestea, în județul Tulcea, mai sunt organizații în

La Caraorman



Organizațiile și asociațiile de pescuit

Ne vom referi în cele ce urmează la acele organisme de pescuit care acționează la mare, în Deltă și pe fluviul Dunărea.

În județul Constanța sunt organizații și asociații care acționează la mare, pe lacuri sau pe Dunăre după cum urmează:

- Organizația pescărească de producători Ghindărești-Cernavodă, Comuna Ghindărești – 98 membri, Zona de pescuit (Zp) Dunăre de la km 245 Hârșova până la km 350 Izvoarele;

- Organizația profesională a pescarilor profesioniști „Cyprinus”, Hârșova – 101 membri, Zp Dunăre - braț Măcin: km 73 - km 374,5;

- Organizația de producători „Callatis”, Mangalia - 58 membri, Zp Marea Neagră, zona Mangalia;

- Asociația profesională a pescarilor Marea Neagră Sud, Mangalia - 58 membri, Zp Marea Neagră;

- Organizația de producători „Flamingo Fish”, localitatea Nuntași, str. Albatrosului, nr.34, comuna Istria - 14 membri, Zp Lacul Nuntași, Complexul Razim Sinoe, Marea Neagră;

- Organizația de producători „Sinoe 2006”, Constanța, Bd. Mamaia, nr.306 - 45 membri, Zp lacul Sinoe;

- Asociația pescarilor și recoltatorilor de fructe de mare, Constanța, str. Lirei, nr.3-6, Zp Marea Neagră;

- Asociația „Pescarii Dobrogei”, Năvodari, str. Plopilor, nr.14 – 21 membri, Zp Marea Neagră;

- Asociația pescarilor de la Marea Neagră, Constanța, str. Caraiman, nr.1, Zp Marea Neagră;

localitățile Sarichioi, Dunavăț, Sfântu Gheorghe (Dunăre și Marea Neagră), Mila 23, Sabangia (Asociația SABFISH), Grindu (159 pescari), Chilia Veche, Dunavățul de Jos, Sulina („Rapescader”, zona în Marea Neagră), Măcin, Turcoaia, Popu-Murighiol.

Delta și în general Dunărea, lacurile și Marea sunt „parcelate” dar zonele nu sunt exclusiviste; într-o zonă pot pescui mai multe organizații și asociații.

În total în județul Tulcea sunt peste 45 de organizații și asociații care încorporează peste 3.000 de pescari.

În județul Galați, au zone de pescuit pe Dunăre trei organizații și asociații

În județul Brăila, pentru pescuit la Dunăre sunt 6 organizații.

În județul Ialomița sunt următoarele organizații: „Așii necăjiți”, localitatea Maltezi, comuna Stelnică, 43 membri; „Acvila” cu

Pescuitul azi în România



sediul în București, 5 membri; „Dunărea de Jos”, la Fetești, 49 membri cu zonă de pescuit pe brațul Borcea și brațul Bala.

În județul Călărași sunt patru asociații.

În județul Giurgiu ființează doar Organizația de producători piscicoli „Abramis”, la Giurgiu.

În județul Teleorman, la Zimnicea, există Asociația pescarilor „Danubius 2006”.

În județul Olt se află o singură Asociație a pescarilor (45 membri) la Slătioara.

În județul Dolj, organizația „Sfântul Nicolae” din Calafat are 99 membri, iar Organizația „Egreta 2000” are 12 membri.

În județul Mehedinți își desfășoară activitatea șase organizații care cuprind un număr relativ mare de pescari.

Două asociații de pescari își desfășoară activitatea în județul Caraș Severin.

Se desprinde concluzia că în 2006 și 2007 s-au așezat din punct de vedere organizatoric structurile în care își desfășoară activitatea pescarii și s-au delimitat zonele de pescuit, înregistrându-se un număr mare de organizații și asociații.

Se constată că multe organizații au un număr foarte mic de membri: cinci, șapte, unsprezece.

În ceea ce privește numele dat unor

organizații și asociații observăm că s-a trecut hotărât de la „râba” la „fish”. Sunt și denumiri amuzante precum „Pescar activ” sau „Așii necăjiți”.

Din câte relatează presa situația economică a acestor organizații și asociații nu este prea bună și drept urmare viața și munca pescarilor continuă să fie un calvar.



Poate cu programele ce se implementează din fonduri U.E. se va schimba ceva în bine. Dar pentru a obține o finanțare se cer atâtea condiții și atâtea documente încât înfăptuirea unui sperat viitor mai bun se poticnește mereu. Foarte încet merg lucrurile în domeniul pescuitului comercial. La pescuitul recreativ-sportiv se pare că stăm mai bine.

Pescuitul oceanic a devenit pentru țara noastră doar o filă de istorie fiind complet eliminat din actualitate și se pare că și din panorama viitorului.

Pescarii speră încă la vremuri mai bune.

Pescuitul la mare

„Flota de pescuit a României este compusă din 27 de vapoare de peste 12 metri și 1.300 de ambarcațiuni costiere mici, în timp ce flota vecinilor noștri este de 47 de vapoare și peste 2.200 de vase costiere. La ora actuală cotele de pește de la Marea Neagră le împărțim în mod egal, dar în viitor cred că Bulgaria va cere o cotă mai mare pentru că are vapoare mai multe”, a declarat Ștefan Gheorghe, președintele Agenției Naționale pentru Pescuit și Acvacultură (ANPA).

Principalul actor de pe piața pescuitului din Marea Neagră este Turcia, flota sa de 19.000 de vapoare fiind responsabilă pentru 85% din capturile comerciale. „Turcia are o producție de 300.000 de tone de pește, în timp ce noi producem doar 20.000 de tone de pește din acvacultură și pescuit”, a spus președintele ANPA.

Alte câteva date statistice

În prezent, România asigură din producția proprie doar 25-30% din consumul total de pește, care se ridică la 90.000 de tone, restul fiind asigurat din importuri de pește oceanic. Specialiștii estimează că România nu va putea produce în țară întreaga cantitate consumată, dar decalajul va putea fi redus producând mai mult în acvacultură pe speciile de apă dulce care sunt la noi.

Consumul anual de pește în România este de 10 ori mai mic decât cel din țările Uniunii Europene, în condițiile în care se cifrează la numai 4.5 kilograme/locuitor, față de o medie în Uniunea Europeană de 20 de kilograme pe locuitor pe an.

Cei mai mari consumatori în U.E. sunt Portugalia și Spania cu 48, respectiv 45 kilograme pe locuitor pe an.

Piața pescuitului este relativ redusă în comparație cu cea a țărilor din Uniunea Europeană, cifra de afaceri totală a sectorului ridicându-se la numai 30-40 milioane euro, dar la care ar trebui adăugată și piața neagră, care reprezintă circa 25-30 la sută din total.





Pescuitul azi în România



LEGISLAȚIE



Domeniul pescuitului și acvaculturii are în prezent, în țara noastră, numeroase reglementări precum: legi, ordonanțe de urgență, hotărâri de guvern, regulamente, Decizii ale Comisiei Europene. **O sumară listă a acestora o puteți citi la pagina 50 a revistei noastre.**



Protocol de colaborare pe baza Programului de pescuit în România (2007-2013): La data de 29 august 2008 s-a încheiat un Protocol între „Autoritatea Național Sanitară și pentru Siguranța alimentelor” și „Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură” în vederea implementării Programului Operațional pentru Pescuit (POP) în perioada 2007-2013.

În protocol se specifică documentele ce se eliberează de către Direcțiile Sanitar Veterinare județene (a municipiului București) pentru: investiții în domeniul procesării peștelui; investiții în unitățile de producție în acvacultură; investiții în centrele de colectare pește, punctele de debarcare, centre de primă vânzare, piețe de licitație (burse de pește), ambarcațiunile de pescuit, magazinele de desfacere pește.

Pentru a obține finanțare POP, cel care o solicită trebuie să îndeplinească toate condițiile prevăzute de legislația Uniunii Europene.

Protocolul precizează atribuțiile celor două părți pentru o bună colaborare în vederea implementării POP în perioada 2007-2013.



Pescuit comercial. Normele de acces la resursele acvatice vii.

În Monitorul Oficial, partea I, nr.497 din 2 iulie 2008 a fost publicat Ordinul Ministrului Agriculturii și Dezvoltării Rurale nr.33/2008 pentru aprobarea Normelor privind accesul la resursele acvatice vii în vederea practicării pescuitului comercial al resurselor acvatice vii din domeniul public al statului, în apele maritime interioare și în apele continentale.

Potrivit ordinului, pe teritoriul României pescuitul comercial se practică în Dunăre, Delta Dunării, complexul lagunar Razim-Sinoe, Prut, lacuri de acumulare în care nu se practică acvacultura și în Marea Neagră.

Accesul la resursele acvatice vii în vederea practicării pescuitului comercial se atribuie de către Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură, la cerere, pescarilor profesioniști, persoane fizice autorizate și/sau juridice.

Practicarea pescuitului comercial se face în baza licenței de pescuit, permisului de pescuit comercial și autorizației de pescuit, după caz. Se stabilesc condițiile care trebuie îndeplinite pentru eliberarea acestor documente.

Numărul ambarcațiunilor și al navelor de pescuit rămâne cel înscris în Fișierul navelor și ambarcațiunilor de pescuit la data de 14 iunie 2007. De asemenea, numărul pescarilor profesioniști cu permis de pescuit comercial rămâne cel înregistrat la data de 14 iunie 2007

Citim în ziare și pe NET

SEMNALE ALARMANTE DIN PRESA ROMÂNEASCĂ

În ziarele românești apar informații numeroase și alarmante privind pescuitul. Apar articole cu titluri șocante precum: „A dispărut peștele din Marea Neagră?” sau „Pescuitul pentru interes familial este interzis” (nu prin lege ci prin practica de zi cu zi)

Din presă aflăm că la MARE pescarii români capturează 2000 tone de pește pe an, de opt ori mai puțin ca în urmă cu două decenii.

Două treimi din cele 2000 tone sunt realizate de patru nave de pescuit vechi; alții spun că sunt șase pescadorean vechi. Restul de o treime este realizat de pescuitul tradițional cu talie, paragat și setci.

În prezent se pescuiesc specii de dimensiuni mici: sprotul, hamsia și guvidul. Acestea au valoare comercială mică.

Procentual, România obține 0,4 % din cantitatea totală de pește pescuit din Marea Neagră; Bulgaria 3%, Turcia 85%.

Cu toate că situația este așa de proastă galantarele magazinelor specializate sunt pline de pește. Pește ... din import.

Intermediarii ucid comerțul cu pește de proveniență românească. Spre exemplu, rechinul își mărește de opt ori prețul față de cel încasat de „furnizori”. Intermediarii dubleză, în medie, prețul de la 15 lei/kg la 30 lei/kg.

Între România și Bulgaria este o dispută pentru calcan. Uniunea Europeană a stabilit câte 50 tone anual pentru fiecare stat. Bulgaria dorește mai mult (70 t) pentru anul 2009. Intervin în zonă la pescuit de calcan și braconierii turci.

Capacitatea de pescuit a României la mare este de 436 nave și ambarcațiuni. O fi mult, o fi puțin? Nu se știe.

Aflăm că peștele din import (Polonia, Bulgaria) este la jumătate de preț. Mai are rost să ne chinuim să pescuim? Agenția Națională de pescuit dorește ca proprietarii să-și achiziționeze nave noi, mai eficiente din punctul de vedere al consumului, astfel încât prețul produselor să fie sub cele de import. Deci peștele din import „omoară” producătorii locali.

În acele țări din care noi importăm pește se acordă subvenții de la buget pentru pescuit. La noi statul ajută pescuitul cu hârtii - acte normative. Nici subvenții, nici achiziții de nave noi în condițiile în care flota de pescuit a Bulgariei este de două ori mai

Pescuitul azi în România

mare ca cea a României.

➔ Citind ziarele sau informații pe NET te alegi cu puține date certe și cu multe semne de întrebare. Oare vor mai pescui românii?

Gradul de acoperire al consumului din producție internă era de 24,31% în 2003 și de 14,40% în 2005. Scade de la an la an. O fi bine, o fi rău?

Alte date statistice culese din presă

Pescuitul din România reprezintă doar 0,0054% din PIB.

Producția piscicolă a fost de 18.675 tone în 1998 și de 13.352 tone în 2005. Scade vertiginos.

Structuri ale producției piscicole în anul 2005: 7.284 tone (54,55%) din acvacultură; 4.042 tone (30,27%) din pescuit în ape interioare; 2.026 tone (15,17%) din pescuit în Marea Neagră.

Cererea de consum de pește în 2005 a fost de 92.697 tone cu 18,89% mai mare față de 2004

Consum de pește pe cap de locuitor 1989 – 8 kg; 1993 – 2 kg; 2005 – 4,5 kg;

Capturile în Marea Neagră: 16.000 tone în anii 1980; 1.612 tone în 2003; 2.026 tone în 2005; 2000 tone în prezent.

În Marea Neagră 70% din capturile noastre sunt pescuite de traulere.

Zona noastră de pescuit nu este delimitată (zonă economică exclusivă) Operăm până la izobata de 60 m. Ieșim până la 30-35 Mile marine.

Bancuri

- Azi dragă, n-am pescuit nimic.
- Știam, iubitu!e, ai uitat banii acasă.



La un restaurant pescăresc:

- Serviți și moluște?
- Servim pe toți clienții.



Pescarul pescuia la copcă.

O voce: Pleacă domnule că nu ai să prinzi nimic.

Pescarul: Hai, domnule, lasa-mă.

O voce: Nu auzi domnule că nu ai să prinzi nimic?

Pescarul: Dar mă lași domnule?

După câteva ore.

O voce: Nu ai plecat? Nu înțelegi că nu ai să prinzi nimic?

Pescarul: Dar de unde ești așa sigur că nu am să prind nimic?

O voce: Păi sunt paznicul patinoarului.

PESCUITUL SPORTIV RECREATIV

Ghid pentru începători



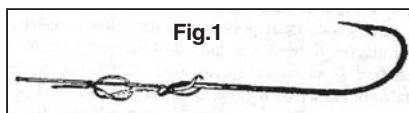
Acest gen de pescuit este practicat de sportivi amatori. Atracția pentru pescuit se cuibărește treptat în psihicul omului și apoi îl cotopește devenind pasiune și obișnuință.

Într-un studiu sociologic întreprins în țara noastră (vezi Mircea Sântimbreanu, Cuvânt înainte la cartea „Pescuitul de la A la Z. Ghidul pescarului sportiv”, ediție 1995), la întrebarea „De ce perseverați să pescuiți?” s-au dat următoarele răspunsuri: 95% din plăcere, 3% din interes științific, 1,8% din nevoia de deconectare și 0,01% din dorința de a mânca pește.

În continuare prezentăm câteva sfaturi pentru începători.

Pescarii începători au unele dificultăți în operația simplă de legare a **cârligului**.

Pentru cârligul cu ochi se face un nod

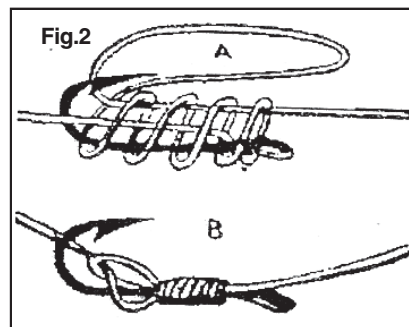


dublu (fig.1) iar pentru cârligul cu paletă se face o legătură prin patronare (fig.2).

„Sfoara” este firul de plastic ce face legătura între vargă și strună. Rulată pe mulinetă sfoara nu trebuie să aibă noduri.

Reușita pescuitului depinde, în cea

mai mare măsură de faptul că peștele, care își caută hrana, să nu observe că momeala ce i-o întindem are ceva neobișnuit și, mai ales, că are o prelungire: „sfoara”. De aceea este bine ca măcar



acea parte a sforii ce se scufundă să fie mai puțin vizibilă. De aceea la capătul sforii se leagă „struna”, un fir făcut dintr-un material mult mai subțire și mult mai puțin vizibil.

Firele care leagă cârligul de strună trebuie să aibă 10-12 cm, atașate de-a lungul strunei, la distanță de 50-70 cm unul de celălalt.

Legarea strunei de sfoară se va face cât mai bine după modelul din fig.3.

Vergile de pescuit sunt diferite ca formă și mărime. Cele între 3-6 m sunt



Pescuitul azi în România

bune. Cele mai lungi sunt incomode la manevrat.

Despre **mulinetă** se pot spune multe lucruri. Au apărut astfel de piese foarte perfecționate. Ele nu trebuie să fie nici prea grele, nici prea ușoare ci greutatea trebuie să fie potrivită cu cea a vergii.

Pluta nu trebuie să fie de dimensiuni mari, vizibile care sperie peștii.

Nu este bine ca pluta să fie lăsată să plutească pe oglinda apei; ea trebuie să fie cât mai aproape de verticală.

La pescuitul cu pluta al peștilor mici (roșioară, babușcă, plătică) este mai bine să fixăm pe strună mai mulți **plumbi** mici (alice). Alicele se înșiră la 4-5 cm una de alta, așezând spre sfoară pe cele mai mici.

Când pescuim la fundul apei (crap, caras, somn, mreamă) plumbul trebuie să fie mobil, adică să alunece ușor de-a lungul strunei. În acest caz, plumbul va avea un tunel relativ larg, prin care trece struna; la 30 de cm se pune o piedică (o alice fixată pe fir), menită să limiteze alunecarea plumbului spre cârlig.

La apele cu curent se caută **zonele** mai liniștite spre mal sau cotloanele din mal ori adânciturile din apă acolo unde peștele găsește adunată hrană.

Sub insule apa e mai liniștită, la fel sub coturi; acolo e bine de pescuit.

Se obișnuiește ca pescarul să lanseze momeală de încercare în mai multe locuri spre a-l alege pe cel cu pește.

Limpezimea apei are o mare importanță. După o ploaie torențială, într-o apă noroioasă, vom încerca în zadar să pescuim cu undița. În schimb, apa tulbure, dacă nu este amestecată cu noroi gros, nu e rea pentru pescuitul la adânc, cu râma.

Peștele răpitor își caută un loc de unde pornește în expedițiile lui de vânătoare. Vara vânează mai spre suprafața apei, pe când înspre toamnă coboară în

adâncuri.

Când vom vedea ridicându-se norișori de nămol de pe fundul mâlos al apei, care altfel e limpede, vom ști că, la fund scurmă după viermi **crapul** sau **linul**.

Peștii sunt cu toane.

Au zile sau ore când se aruncă nebuni la orice momeală; în altele, însă, parcă au dispărut; nici unul nu pune gura pe cârligul pescarului.

Cunoașterea epocilor favorabile pescuitului cu undița este importantă. Spre a veni în ajutorul pescarilor începători, înfățișăm un tabel orientativ.

Peștii mănâncă de obicei dimineața și seara.

Ploile reci îi fac să lăncezească, apoi caută hrană.

potrivite cu peștii pe care dorim să-i avem în undiță.

Râmelor ce le păstrăm pentru pescuit peste o zi-două, e bine să le dăm mălai de porumb, zaț de cafea și o linguriță de



lapte dulce. Să stea în umezeală dar apa să nu bălțească.

Râma trebuie să stea întinsă pe cârlig și să nu fie adunată ghem la îndoitura lui.

Există o întreagă „tehnologie” a pregătirii nadelor. Locurile nenădite nu

Specia	Lunile anului											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Babușcă			*	-	-	**	***	***	**	*		
Biban	*	*	-	-		*	**	**	***	***	**	*
Caracudă				-	-		**	***	**	*		
Caras			*	-	-	**	**	***	***	**	*	
Crap				-	-	*	**	***	***	**	*	
Lin				**	-	-	***	***	***	**		
Plătică				-	-	**	**	***	***	*		
Roșioară			*	-	-	**	***	***	**	*	*	
Șalău				-			*	**	***	**	*	
Somn			*	-	-	*	**	***	***	*		
Știucă	*	-	-	**	**	*	*	*	**	***	***	**
Văduviță			-	-	**	***	*	*	***	**		

- Epoca de reproducere

* Perioadă mediocră pentru pescuit

** Perioadă bună pentru pescuit

*** Perioadă foarte bună pentru pescuit

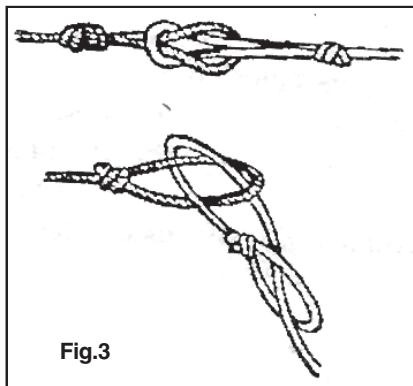


Fig.3

În timpul ploilor călduțe de toamnă, însoțite de vânt puternic, peștii mănâncă cu lăcomie. Bune sunt și ropotele de ploaie din zilele călduroase de vară.

Vara, pe secetă, un cer senin nu prevestește pradă bogată.

Vântul cel bun este cel de sud-est și vest și cel rău de la nord și nord-est.

Răpitorii mănâncă mai bine când luna se află în ultimile faze iar nerăpitorii când luna crește.

Momentele și nadele trebuie să fie

sunt prea productive la pescuit.

Cei interesați se pot documenta în cărțile cu acest subiect, pe Internet, în revista „Pescuitul în România” sau la TV, în emisiunile consacrate domeniului.

Se învață bine și „furând meseria” de la pescarii cu experiență.

Pagini realizate de contraamiral
(r) George PETRE

Liga Navală Română și colegile ei din străinătate (III)

*Cdor (r) Neculai PĂDURARIU
Membru al Consiliului Director
Național al Ligii Navale Române, șef
Departament Relații Externe*

FRANȚA



Primele asociații navale din Franța au luat ființă începând din anul 1899 sub numele de Liga Maritimă și respectiv Liga Colonială. În 1921, cele două asociații au fuzionat formând Liga Maritimă și Colonială (Ligue Maritime et Coloniale), ligă care, în anii 1940, a militat în favoarea menținerii imperiului colonial.



GRECIA

Din informații neconfirmate Liga Navală Elenă ar fi fost cunoscută sub numele de „Nautiki Epitheorisi”, nume purtat și de publicația oficială a acestei organizații. Știm însă că „Nautiki Epitheorisi” este revista Marinei Militare a Greciei și că singura organizație gen L.N.R. se numește Uniunea Ofițerilor în Retrageră din Marina Militară Elenă, al cărei organ de presă poartă numele de „Răsunetele Mării”.



ITALIA

• Primul nucleu al Ligii Navale Italiene a luat ființă în orașul port La Spezia în anul 1897, actualmente fiind filială (numită „secțiune”) care poartă cu mândrie numărul „01”. În 1899 și-a început activitatea cel de-al doilea element al LNI, actuala secțiune Veneția. Revista oficială a LNI se numește „Lega Navale” și se publică lunar începând din anul 1900. Președinția Națională a ligii se află la Roma, în plan teritorial existând 15 secțiuni, 3 centre nautice și 177 filiale cu peste 45.000 de membri. Legăturile oficiale între LNI și Liga Navală Română (LNR), începute în 1928, au fost întrerupte în 1949, când LNR și-a încetat activitatea. După 1990, legăturile camaraderesti și schimbul de publicații dintre LNR și corespondența sa italiană au fost reluate și se desfășoară pe plan individual între membri ai celor două ligi, având caracter personal. În 1999, la inițiativa părții române,



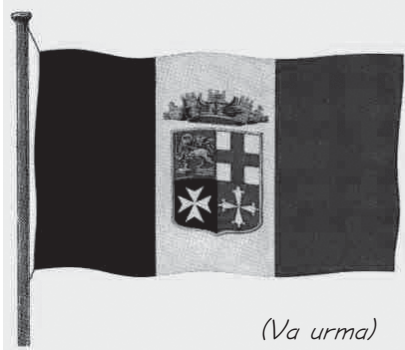
documentar

deschisă și pentru alți cetățeni italieni care împărtășesc idealurile ANMI și pot contribui la realizarea scopurilor propuse. ANMI își coordonează activitățile cu Statul Major al Marinei Militare, Căpitaniile porturilor, muzeele maritime etc, și este membră a Confederației Maritime Internaționale începând din 1980. Membri ANMI care nu mai sunt în serviciul militar activ sunt cuprinși într-un program de reîmprospătare a cunoștințelor necesare pe



Cu prilejul celei de a 80-a aniversări a fondării Ligii Navale Române, îmi face plăcere să vă prezint Domnule amiral Ioan Chiril cele mai sincere felicitări și urări împreună cu laudele izvorâte din inimă pentru activitatea dinamică pe care o desfășurați cu mare competență, având rezultate recunoscute și apreciate peste tot. Amiral dr. Enzo Tanga

timp de război, întreaga organizație fiind gata să-și ofere serviciile și în caz de dezastre naturale etc. Deviza ANMI este „odată marinar, mereu marinar”. Organul de presă al ANMI este o publicație lunară numită „Marinai d'Italia”, care urmărește strângerea legăturii dintre membrii din serviciul activ și cei din rezervă, informându-i pe toți asupra noutăților pe linie profesională și de organizație.



(Va urma)

LNR și LNI s-au înfrățit în mod oficial, însă legăturile la nivelul organelor naționale de conducere s-au manifestat doar printr-o corespondență sporadică și de scurtă durată.

• Asociația Națională Marinarii Italiene (Associazione Nazionale Marina d'Italia) este o asociație voluntară apolitică, non-profit, a tuturor acelor care au servit sau încă mai activează în Marina Militară, sau care au făcut războiul în Marina Comercială, indiferent de grad, și care vor să rămână uniți pentru a fi de folos patriei în orice moment. Organizația este totodată





ARMONIZAREA TERMENILOR DE NAVIGAȚIE

PREZENTAREA ISO / 19018 / PROIECT FINAL - DE PROFESOR HERMAN JUNGE
UNIVERSITATEA DE ȘTIINȚE APLICATE HAMBURG, INSTITUTUL DE OPERAREA NAVEI, TRANSPORT ȘI SIMULARE

Traducerea comentată de către CLC Dumitru Mărășescu a fost aprobată astfel: „Reproduced with permission from Seaways, the journal of The Nautical Institute”, signed by Clairew@nildram.co.uk, Monday, May 26, 2008 22:03.

De asemenea, vă rugăm să recitiți articolul “Armonizarea terminologiei de navigație”, care conține un tabel comparativ între prescurtările matematice și cele oficiale, scris de aceeași persoană în revista „Marea Noastră” nr. 1 (54) din ianuarie – martie 2005.

INTRODUCERE

Cerința imperioasă de a folosi termeni comuni de navigație a devenit mai pregnantă după ce industria a adoptat standarde internaționale mai ample, iar echipamentele de pe comanda de navigație au devenit tot mai integrate. În plus, dacă planificarea voiajului între două porturi a impus planul “dană – dană”, este esențial pentru comandanți, piloți și conducerea organizațiilor maritime să folosească același vocabular de navigație.

Efortul imens și consultarea largă s-au transpus în codificarea și definirea termenilor de navigație în mod consistent și au avut ca rezultat Standardul ISO 19018, care trebuie să fie folosit de fiecare administrație guvernamentală pentru stabilirea examenelor la institutele de învățământ de navigație. Companiile trebuie să îmbrățișeze aceste definiții în procedurile lor, cei care efectuează cercetarea accidentelor - să folosească acești termeni în rapoartele lor, iar fiecare navă - să aibă o copie la bord ca bibliografie de referință.

TERMENI

1. Definirea termenului de „navigație”

Navigația este procesul de determinare a poziției adevărate, la fel ca și planificarea, înregistrarea și controlul deplasării (NT: navelor), ambarcațiunilor și / sau vehiculelor de la un loc la altul.

2. Unități de măsură folosite în navigația maritimă

2.1 Pozițiile - Pozițiile navei sunt specificate în grade, minute și zecimi de minute, incluzând denumirile **latitudine (LAT)** și **longitudine (LON)**. Exemple: 17 40.25' N, 055 24.6' W (și nu 5 24'36" W).

Toate pozițiile se referă la Sistemul Geodezic Mondial (WGS) 84. Acesta este un sistem mondial de coordonate geodezice, folosit în controlul geodezic pentru calcularea punctelor pe pământ.

2.2 Distanțele - Lungimea fundamentală în navigație este **mila marină (NM, prescurtarea pe hărți M)**; 1 NM = 1852 M.

O zecime din mila marină este lungimea de un cablu (cbl), numit simplu cablu.

2.3 Velocitatea, viteza (NT: **velocitatea** este termen rar folosit în l. română pentru „deplasarea în timp”, dar curent în alte limbi – v. NDU)

Unitatea de un **nod** sau **noduri (kn)**, 1 kn = 1 NM/h. **Velocitatea** este un **vector** (clauza 3), iar **viteza** este **magnitudinea** acestui vector.

3. Vectorii

Cel mai bun mod de a descrie deplasarea navei, **intenționată** sau actuală, prin apă sau **deasupra fundului**, este cea de a folosi vectorii polari cu **magnitudinea - viteză și direcție - drumul**. Acești vectori sunt denumiți **trasee** (clauza 8).

4. Direcțiile de referință

4.1 Nordul adevărat (TN)

Cea mai importantă direcție de referință este **nordul adevărat**, direcția spre nord a meridianului geografic.

4.2 Nordul magnetic (MN), nordul la compas (CN)

Dacă nu există influențe ulterioare ale corpului din oțel al navei, acul compasului magnetic se îndreaptă spre nordul magnetic, direcția spre nord a componentei orizontale a câmpului magnetic terestru, meridianul magnetic. **Unghiul** dintre această direcție și direcția meridianului geografic este **variația magnetică (MAG VAR)** (NT: Atenție: în l. română înseamnă „variația anuală”), dela TN spre MN: spre est denumită E și spre vest – denumită W.

Influențele ulterioare, cauzate de corpul din oțel al navei, se suprapun peste câmpul magnetic terestru al compasului. Acestea conduc la apariția **deviației (DEV)**. Astfel, acul compasului magnetic se îndreaptă spre direcția nord compas. Dacă unghiul este spre est de MN către CN, deviația este denumită E, și dacă este spre vest – este denumită W.

4.3 Nordul giro (GyN)

Când nava nu este în marș, axa spin a sferei compasului giro este îndreptată spre

direcția nord (TN) din cauza rotației pământului și a efectului de precesie. Însă, când nava se deplasează, aliniamentul urmărește vectorul adițional al deplasării suprafeței pământului în direcția spre est și deplasarea navei perpendicular pe rezultanta vectorială în direcția giro nord. În cazul deplasării navei spre nord, această eroare este spre vest față de TN (v. Fig. 1) și atunci când nava se deplasează spre sud aceasta este spre est față de TN; unghiul dintre TN și GyN este eroarea de viteză, care depinde de latitudine, viteză și drumul deasupra fundului, corecția ei este „corecția erorii”.

Pot să mai fie și alte erori, de ex. dacă linia de credință a rozei nu este exact îndreptată spre GyN.

Suma tuturor **erorilor** este **eroarea giro**, corecția lor este **corecția giro (GE)**.

Corecția giro fără corecția erorii de viteză este denumită **gyro-A** (NT: este prescurtare, semnul „-”, nu este minus). În majoritatea cazurilor gyro-A poate fi neglijată față de corecția erorii de viteză. (NT: Autorul omite să specifice ce înseamnă prescurtarea „giro-R” din ISO).

Remarcă: Vechea prescurtare folosită pentru giro nord a fost înlocuită pentru a evita confuzia cu prescurtarea pentru “grid nord” – (GN).

Fig. 1. Calcularea erorii giro

(NT: v. Fig. 4.18 din BAL)

1: Viteza suprafeței terestre; 2: Viteza deasupra fundului; 3: Drumul adevărat; 4: Capul giro; 5: Corecția erorii giro.

4.4 Direcția spre înainte - Aceasta este direcția spre înainte a axei navei, indicată de linia capului navei (HL). (NT: prelungirea prin prova spre orizont a

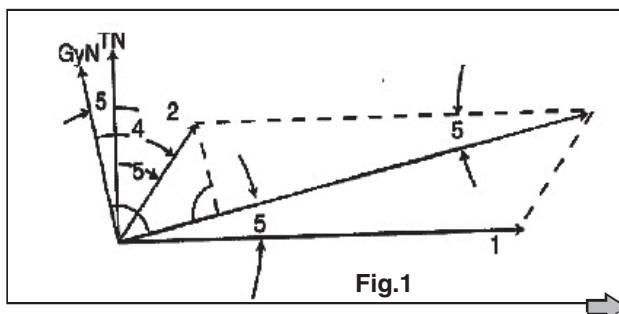


Fig.1



axului navei; în ISO 9.2.13 există și «course line – linia drumului», fără prescurtarea (CL), v. 6.2 – 6.6); alte direcții se referă la axul aparatelor de navigație: compas magnetic, gyro compas, radar sau fenomene care pot avea o marjă de precizie în aprecierea lor, cum sunt erorile umane; toate se «corectează».

5. Drumul și capul

Drumul și capul sunt unghiuri măsurate în plan orizontal de la una din direcțiile de referință (clauza 4) (NT: până la linia drumului sau linia capului), contând în sens invers acelor ceasornicului, de la 000° la 360°, scrise ca numere cu 3 cifre.

Drumul este direcția în care se intenționează ca nava să fie guvernată, capul este actuala direcție în care este orientată axa navei (NT: sau dispozitivului, etc. Diferența dintre ele sunt corecțiile de mai jos sau unghiul total al derivei: $CL - HL = TDA$ cu care trebuie corectat CL până la CC și GyC).

5.1 *Drumul adevărat* (TC) sau Drumul de guvernare (CTS) (NT: folosit cu reținere) și Capul (TH) sunt definite ca unghiuri între meridianul geografic care trece prin poziția navei și prelungirea spre înainte a axului navei (HL) (NT: pe hartă axul navei coincide cu linia drumului, în realitate și de regulă - drumul și capul nu coincid, din cauza derivelor; v. 5.2 – 5.4).

5.2 *Drumul magnetic* (MC) și Capul magnetic (MH) sunt definite ca unghiuri între meridianul magnetic al poziției navei și prelungirea spre înainte a axei navei (HL).

5.3 *Drumul la compas* (CC) și Capul compas (CH) sunt definite ca unghiuri între direcția spre nordul la compas și prelungirea spre înainte a axei navei (HL).

5.4 Drumul giro (GyC) și Capul giro (GyH) sunt definite ca unghiuri între direcția spre nordul giro și prelungirea spre înainte a axei navei (HL).

Remarcă: GyC și GyH sunt prescurtări actualizate. În navigația radar se preferă prescurtările CRS și HDG în loc de C și H.

6. Erorile și Corecția

6.1 Semnul corecției

Valoarea numerică a corecției este cea mai bună valoare estimată, care poate fi calculată ca **diferența** dintre **valoarea adevărată** și **cea măsurată** a unui parametru.

Atunci când semnul diferenței este pozitiv, valoarea determinată se adună la citirea observată. (v. DEX «corecție 2» și LEX «course error, course recorder, course made good»). (NT: Suma erorilor = minus Corecția; operații inverse, v. 6.2 – 6.6)

6.2 *Corectarea capului citit la compasul magnetic* (NT: erorile se adună)

Erorile din tabelele și curbele de deviație depind de capul compas. Valorile lor de la capul compas (CH) la capul magnetic (MH)

sunt pozitive dacă direcția spre nordul la compas (CN) este spre est și negative dacă direcția este spre vest față de nordul magnetic (MN).

Capul magnetic diferă față de capul adevărat (TH) prin variația magnetică (MAG VAR). Aceasta este pozitivă atunci când direcția meridianului magnetic este spre est față de meridianul geografic și negativă atunci când această direcție este spre vest față de meridianul geografic (clauza 4).

Exemplu: Cum se calculează **Capul adevărat - TH**

$CH = 064^{\circ}$
 $+ DEV = -4^{\circ}$, dacă DEV este 4° la vest
 $= MH = 060^{\circ}$
 $+ MAG VAR = -3^{\circ}$, dacă MAG VAR este 3° la vest
 $= TH = 057^{\circ}$

Corecția totală a erorilor este suma deviației și variației $CE = DEV + MAG VAR$ (NT: adică $(-4^{\circ}) + (-3^{\circ}) = -7^{\circ}$, se aplică separat pentru ca ambele erori MAG VAR și DEV trebuie verificate sistematic de către Ofițerul de cart)

6.3 *Cum se calculează Drumul la compasul magnetic* (NT: corecția se scade) Drumul adevărat este direcția intenționată în care nava va fi guvernată.

Pentru a obține drumul la compas față de linia de credință a rozei compasului magnetic se va lucra cu semne inverse (NT: scăderea este operație «inversă» față de adunare – v. 6.2, care este «directă», v. BAL cap. 8.1 – 8.2).

Exemple: Cum se calculează **Drumul compas - CC**

$TC = 057^{\circ}$
 $- MAG VAR = -3^{\circ}$, dacă MAG VAR este 3° la vest
 $= MC = 060^{\circ}$
 $- DEV = -4^{\circ}$, dacă DEV este 4° la vest
 $= CC = 064^{\circ}$

6.4 *Corecția Capului arătat de giro compas* (NT: erorile se adună)

(NT: Cum se calculează Capul adevărat giro)

În cazul unei deplasări spre nord a navei, direcția GyN este spre vest față de direcția TN (clauza 4). Astfel, semnul corecției erorilor giro este negativ, iar în cazul deplasării spre sud a navei – este pozitiv, iar $GE = Corecția de viteză + gyro-A$.

Exemplu: Cum se calculează capul adevărat la giro
 $GyH = 050^{\circ}$
 $+ GE = -2^{\circ}$
 $= TH = 048^{\circ}$

6.5 *Corecția automată a erorilor giro* În zilele de azi, (aproape) toate girocompasele au un dispozitiv care (NT: calculează și ...) transmite capul drept cel adevărat la un sistem de transmitere

automată (NT: v. 6.4). **Prin aceasta, compasele giro arată capul adevărat, incluzând corecția giro.** (NT: corecția matematică de viteză se calculează și intră automat, iar „gyro-A” este eliminată, așa că nu mai trebuie să fie calculate și urmărite, ca la compasul magnetic, v. BAL, pag 257)

6.6 *Cum se calculează Drumul giro* (NT: omis de autor; corecția se scade)

$TC = 048^{\circ}$
 $- GE = -2^{\circ}$
 $= GyC = 050^{\circ}$

7. Relevmentul

Relevmentul este unghiul măsurat în plan orizontal spre una din direcțiile de referință, (NT: și direcția la un reper de navigație, obiect sau o altă navă) în sensul acelor ceasornicului, de la 000° până la 360°, scrise ca numere cu 3 cifre.

7.1 *Relevmentul adevărat* (TB) - Distanța unghiulară de la nordul adevărat spre obiect sau până la direcția liniei relevmentului electronic (EBL) de pe Planul Indicator al Poziției (PPI).

7.2 *Relevmentul magnetic* (MB) - Distanța unghiulară de la nordul magnetic până la obiect.

7.3 *Relevmentul compas* (CB) - Distanța unghiulară de la nordul la compas până la obiect.

7.4 *Relevmentul giro* (GyB) - Distanța unghiulară de la nordul giro la obiect.

7.5 *Relevmentul relativ* (RB) - Distanța unghiulară dela direcția navei spre înainte până la obiect sau - pe planul indicator de poziție, dintre linia spre înainte (HL) până la relevmentul electronic (EBL); cu mențiunea că se precizează: „tribord” („dreapta”) sau „babord” („stânga”) în sistem semicircular, contând dela prova – 000° până la pupa – 180° în bordul respectiv. În cazul navigației radar se preferă prescurtarea BRG, în loc de B.

8. Traseul și influența vântului și curentului

Cea mai bună cale de a determina poziția, poziția pe mare și poziția estimată este folosirea adunării vectoriale (v. Fig. 2) (NT: efectuată pe o planșetă de calcul). Pornind de la ultima poziție adevărată, viteza navei conduce spre poziția deviată (**DR**) (NT: actuală)

Fig. 2. Lucrul pe planșetă

(NT: Calcularea efectelor posibile în viitor)
FIX - Poziția adevărată

DR - Poziția Derivată după calcule (NT: numai pentru deriva de vânt)

SP - Poziția pe mare (NT: aici – intermediară, între deriva de vânt și cea de curent)

EP - Poziția Estimată (NT: pe drumul navei, cu viteza ordonată)

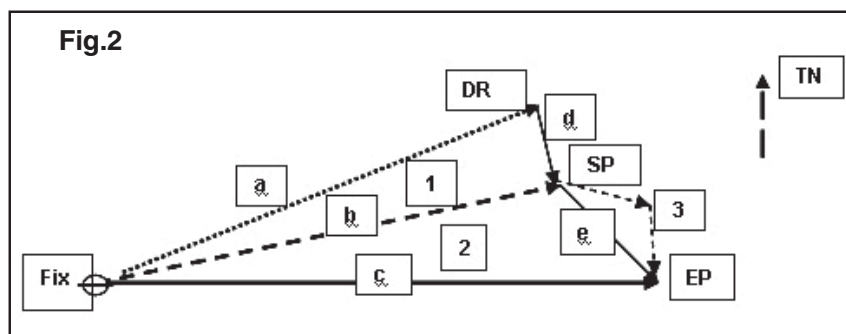
TN - Nordul adevărat

a (Fix-DR) : Viteza navei proprii



Vectori	Magnitudinea	Direcția
Velocitatea navei	Viteza navei proprii (SPD)	Drumul de guvernare
Traseul intenționat prin apă	Viteza prin apă (STW)	Drumul prin apă (CTW)
Traseul intenționat deasupra fundului	Viteza în avans (SOA) sau	Drumul în avans (COA) sau
	Viteza ce trebuie corectată	Drumul ce trebuie corectat

Tabla 1. Denumirea vectorilor cu magnitudinea și direcțiile lor



(NA: Vectorul „nava proprie” deviat)

b (Fix-SP) : Traseul intenționat prin apă
(NT: numai după aplicarea derivei de vânt)

c (Fi- EP) : Traseul intenționat deasupra
fundului (NT: planificat pe hartă)

d (DR-SP) : Vectorul vânt

e (SP-EP) : Vectorul curent

1: Unghiul derivei de vânt (NT: sau α ,
corecția de vânt din Drumul adevărat –
Direcția vântului adevărat);

2: Unghiul derivei de curent (NT: sau
 β , corecția de curent din Drumul adevărat
– Drift; pentru calculul α și β se aplică
teorema sinusului – Sinus Law)

3: (SP-3): Direcția curentului
:(3-EP) : Viteza curentului de suprafață,
(NT: Poziția pe mare (SP) poate fi definită
ca punctul imaginar determinat de
intersecția prelungirii axului navei, mobilă
pe linia orizontului).

Influența vântului poate fi luată în
considerare numai aproximativ, prin scalarii
viteză și direcția derivării – v. Fig. 2 (NT: ca
rezultantă a unui dublu calcul vectorial - vântul
adevărat și curentul de suprafață (BAL, pag.
254 și DH-90, tabla 45); acum rezultanta finală
se calculează automat de GPS).

Velocitatea curentului (NT: cu scalarii
lui - viteză și direcție) poate fi calculată
pe baza datelor obținute din tablele de
maree sau de alți curenți. (NT: in Fig. 2
cele două influențe sunt tratate separat,
îngreunând înțelegerea).

După adunarea vectorului final vânt
(NT: cu vectorul „traseul intenționat
deasupra fundului”), vectorul rezultat
conduce la determinarea direcției

traseului intenționat prin apă (WT) și la
poziția pe mare – (SP). (NT: diferența între
cele două direcții este deriva de vânt (1).

După adunarea separată a vectorului
curent cu vectorul traseul intenționat prin apă,
vectorul rezultat conduce la determinarea
și trasarea pe hartă a **traseului intenționat
deasupra fundului (GT)** (NT: diferența dintre
cele două direcții este deriva de curent (2) ca
drumul intenționat în avans (COA) (NT:
informație GPS). Vârful acestui vector este
orientat spre poziția estimată (EP). (NT:
tratarea vectorială în două faze este normală,
dar dificilă (v. Tabel A din Brown Nautical
Almanac) și – privind „trasarea pe hartă” a
drumului rezultat **numai după ce se
efectuează aceste calcule**, nu este nici
corectă; tratarea finală prin însumarea celor
două unghiuri de derivă 1+2 sau $\widehat{ab} + \widehat{bc}$ ca
„Unghiul total al derivei” - TDA este mai simplă
– v. BAL, pag. 257 și IAMSAR). Unghiurile
derivei de vânt și de curent au semnul pozitiv
(+) dacă vântul bate din babord, iar curentul
este spre tribord, și negativ (–) dacă vin invers
(NT: sunt tratate ca fiind direct corecții, și nu
erori, adică abateri).

9. Traseul corectat și corecția poziției adevărate

În timpul voiajului, **viteza deasupra
fundului (SOG)** și **drumul deasupra
fundului (COG)** pot fi modificate în orice
moment (NT: de către Ofițerul de cart, care
răspunde de evitarea eșuării navei) în primul
rând din cauza fenomenului de ambardee
(NT: la vânt de forță 5 sau mai mare).

Poziția adevărată a navei (**fix**) este
primită și înregistrată mai mult de la GPS.

Astfel, în orice poziție aflată pe **traseul
corectat (TMG)** cu **componentele
drumului corectat (CMG)** pe loxodromă
(rhumb line – RL) sau pe ortodroma
cercului mare (GC), **direcția** și **viteza
corectate (CMG și SMG)** pot fi
determinate între 2 puncte adevărate.

(NT: Expresiile „to be made good, made
good” înseamnă aplicarea corecției pentru
unghiul total de derivă (TDA). Dacă nu s-
au aplicat sau au fost incomplet
determinate, nava va fi derivată în poziția
actuală DR, indicată de GPS, după care
urmează revenirea în siguranță pe TC
planificat și trasat pe hartă).

La un moment dat, poziția adevărată
poate fi comparată cu poziția estimată,
determinată anterior. Vectorul de la poziția
estimată la poziția observată este
denumit **corecția poziției adevărate (fix
adjustment)**.

10. Puncte pe traseu, rute și pasele

Ruta (RTE) voiajului începe din portul
(sau punctul) de plecare și continuă din
punct de întoarcere (**WPT**) în alt punct de
întoarcere, până la destinația finală (NT: Ruta
și traseul sunt benzi („potece”) și nu linii, de
fapt sunt reprezentate pe hartă prin axe).

Secțiunea (NT: tronsonul) din **traseul
intenționat deasupra fundului (GT)** între
două **puncte de întoarcere** este
denumită oficial „**pasă**” (**LEG**) (NT: v. ISO
10.2.4 și se propune aceeași prescurtare;
axa ei trasată aproximativ pe hartă sub
denumirea de „drumul navei” – „course
line” (v. clauza 4.4) între cele două puncte
de întoarcere (WPT), deasupra căreia se
scrie „drumul adevărat TC” și „distanța
DIST”, sunt elemente de bază în
planificarea voiajului – v. BAL, Fig. 8.1,
sau oricare alte două „puncte” (WP), de
ex. pentru revenirea în siguranță pe
drumul trasat pe hartă după orice
abatere, indiferent de cauza ei).

Distanța dintre două puncte ale
cercului mare (orthodroma) sau
loxodromic (rhumb) este distanța de
parcurs. Distanța până la și relevmentul
la un **punct oarecare de pe traseu (WP)**
sunt numite **distanță până la punctul de
pe traseu (WPD)** și **relevmentul (WPB)**

(NT: direcția) spre acel punct.

Distanța travers pe drumul navei (XTD) este abaterea în distanța (perpendiculară) a poziției față de axa pazei (NT: delimitează aproximativ 1/2 din lățimea pazei), iar **eroarea dealungul drumului navei (ATE)** este eroarea poziției în direcția axei pazei intenționate deasupra fundului (NT: informații furnizate de GPS, inclusiv unghiul total al abaterii).

Timpul (NT: momentul) estimat al sosirii (ETA) este timpul (momentul) stabilit pentru ajungerea la destinație sau într-un punct dat, iar timpul (NT: durata) de marș (TTG).

11. Termeni despre timp

Timpul universal coordonat (UTC) este scala mondială de măsurare a timpului, valabilă pentru semnalul orar al celor mai multe stații de radiodifuziune, de asemenea pentru sateliții GPS. Expresia "Timpul mediu la Greenwich" (GMT) nu mai este folosită.

Timpul mediu al locului (LMT) este arcul ecuatorului ceresc dintre ramura inferioară a meridianului ceresc și cercul orar inferior al soarelui mediu. Acesta diferă față de timpul local aparent prin ecuația timpului.

Timpul fusului (ZT) este timpul mediu local de referință sau meridianul fusului, al cărui timp (NT: oră) este ținut în zona desemnată. Meridianul fusului este uzual

cel mai apropiat meridian, a cărui longitudine este divizibilă cu 15°.

Timpul standard (ST) este cel legal stabilit în zona politică dată.

12. Radar

Următoarele date apar pe ecranul radar și sunt folosite pe Planul Indicator al Pozițiilor (PPI):

12.1 Mișcare Relativă (RM): ținta se deplasează relativ față de nava proprie.

Capul sus (H Up): Imagine radar nestabilizată în care direcțiile la țintă sunt relative față de capul navei proprii.

Drumul sus (C Up): Imagine radar stabilizată în relevment, în care direcțiile la țintă sunt relative față de drumul navei proprii.

Nordul sus (N Up): Imagine radar stabilizată în relevment în care direcțiile la țintă sunt relative față de nordul adevărat.

12.2 Mișcare adevărată (TM): Imagine radar în care nava proprie și țintele se mișcă pe ecran pe trasee adevărate (T TRK).

Acestea sunt:

12.2.1 în cazul stabilizării față de traseul deasupra fundului (GND TRK), componentele sunt viteza deasupra fundului (SOG) și drumul deasupra fundului (COG).

12.2.2 în cazul stabilizării față de traseul de la suprafața apei (WATTRK), componentele sunt viteza prin apă (STW) și drumul prin apă (CTW).

12.3 Aproximarea minimă

12.3.1 Punctul de minimă apropiere (CPA) reprezintă distanța minimă de apropiere pusă pe planșetă, indicată în mile marine (NM).

12.3.2 Timpul de ajungere la distanța minimă de apropiere (TCPA) este durata de ajungere în punctul de apropiere estimat.

13. Alți termeni și prescurtări

Standardele IEC conțin mulți alți termeni și prescurtări pentru folosire în navigația radar. ISO Standard 19018 de asemenea conține termeni, prescurtări și simboluri grafice despre navigația astronomică, marea, magnetismul terestru, Loran-C și sistemul global de poziționare (GPS). Acest standard va fi publicat în curând (NT: a apărut ca standard român SR ISO19018 la 15.11.07).

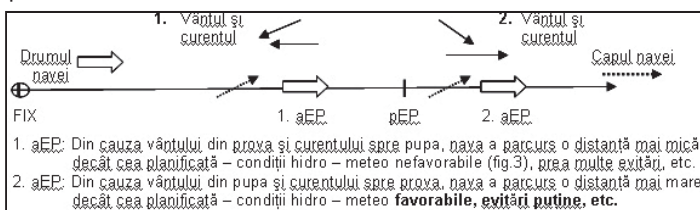
Bibliografie:

1. BAL – Tratat de navigație maritimă, ed. Sport și Turism, ed. a 2-a, 1981;
2. IAMSAR – Convenția Internațională de Căutare și Salvare pe Mare, ed. 2006, secț. a 3-a;
3. DEX – Dicționarul Explicativ al limbii române, ed. 2007;
4. LEX – Lexicon maritim englez – român, Ed. Științifică, 1971;
5. NDU – Noul Dicționar Universal al limbii române, Litera Internațional, ed. a 2-a, 2007;
6. DH-90 – Table Nautice. Ed. Direcția Hidrografică Maritimă, 1989.

CORECTAREA DRUMULUI PLANIFICAT PRIN GPS

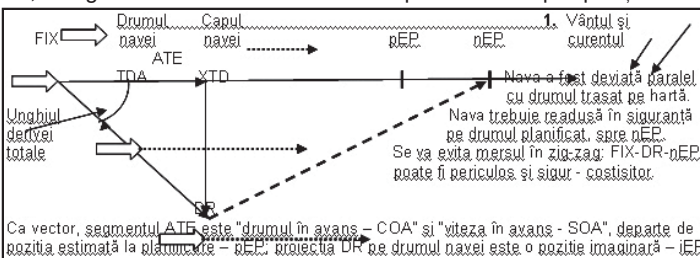
(Propunerea traducătorului)

Dacă unghiul total al derivei a fost calculat și aplicat corect, nava rămâne pe drumul trasat pe hartă - pTC, navigând într-un cap adevărat corectat față de pTC cu TDA.

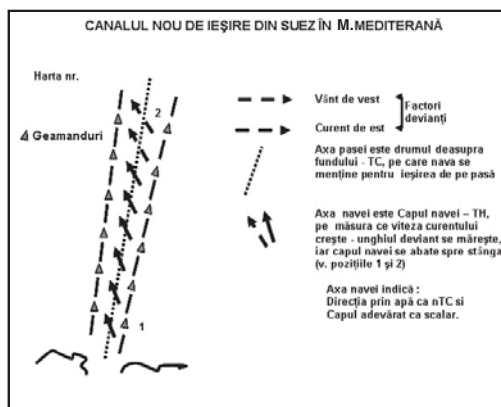


Plan realizat - parțial sau integral. Nava este menținută pe drumul trasat pe hartă. Viteza ordonată de comandant s-a obținut sau nu

Atunci când unghiul total al derivei nu a fost calculat / aplicat corect, nava se deplasează cu TH = pTC și va fi deviată față de drumul trasat pe hartă, navigând într-un drum actual deasupra fundului spre poziția DR.



Plan nerealizat. Ofițerul de cart nu a menținut nava pe drumul trasat pe hartă



Navigație în drum adevărat - axul pazei, dar cu cap diferit - corectat pentru deriva totală

ANUNȚ

În numărul viitor al revistei noastre vom publica un studiu amplu despre peștii demersali elaborat de către un reputat colectiv de cercetători științifici de la Institutul de Cercetare Dezvoltare Marină Grigore Antipa, colectiv din care a făcut parte și directorul general al instituției, dr. ing. Simion Nicolaev, membru al Ligii Navale Române, filiala Constanța.

ALB ȘI NEGRU: TRAIUL LA VAPOR SAU TRAIUL LA VAPOR ÎN ALB ȘI NEGRU

Ion NAE

Cu mult timp în urmă, niște prieteni de la munte, iubitori de drumeții dar străini complet de nave și marinari, m-au întrebat ce culoare aș aprecia că are traiul la vapor când ești pe mare. Întrebarea fiind de ordin general, le-am răspuns tot la general: nu e roz. Că nu am greșit m-am convins revăzându-mi însemnările zilnice din agendele-jurnal, prietenele mele de suflet timp de 856 de zile și nopți cât am fost imbarcat cercetător marin pe nave de pescuit oceanic. Descopăr cu uimire momente de strălucire și întunecime, nuanțe de alb și negru. După aproape 30 de ani de la data ultimei file de jurnal (08.10.1982), re trăiesc cu intensitate senzațiile vieții de atunci, descoperind sufletul omenesc dezvoltat în alb și negru. Am ținut jurnalul ca pe un fel de confesiune intimă, fără intenția de a fi „deconspirat” cândva, undeva. Poate doar ca lectură de bătrânețe. Acum, la 71 de ani, revăzându-l mi se pare nimerit să-l cedez, să-l fac cunoscut celor interesați de ce înseamnă traiul pe mare la bordul navelor de pescuit. Poate chiar util celor care vor să devină marinari. Nu știu câtă realitate și câtă ficțiune a fost în povestea lui Moby Dick. În jurnalul meu autenticul este 100%.

Cum ar fi mai bine să procedez? Făcând o selecție gen antiteză alb-negru sau păstrând cronologia naturală, oferind cititorului posibilitatea descoperirii nunațelor?

La selecție poate aș fi subiectiv așa că las să vorbească singur jurnalul sentimental al unei nave „grele” de pescuit, început pe 29 nov 1969 la bordul tw „Galați”, continuat pe „Delta Dunării” și „Razelm” până pe 1 mai 1970 (167 de zile), în apele înghețate ale Labradorului.

Luni 24 nov – vineri 28 nov. 69 - La Tulcea cu bagajele de cursă (voiaj?) pe tw „Galați”. Nici pomeneală de plecare. Probabil joi. Tulcea pare o așezare omenească anostă cu pretenții de oraș. Poate peste vreo 50 de ani de eforturi edilitare și nu numai, să devină urbe.

În afară de hotelul cu restaurant „Delta”, nimic. Deci în fiecare seară la restaurant. Aci am văzut o brunetă de +9. Grecoaică, armeană? Halal de maicăsa și mai ales de tipul care o însoțea (scuturat, dar „față”). Frumoasă, dar mai cu seamă teribil de excitantă. O imagine

pe care niciodată memoria nu o va voala.

Sâmbătă 29 nov. 69 – Pe la 08.30 m-a trezit controlul. La 10 vira ancora, mola parâmele. Dunărea scăzută. Ca să întoarcem a trebuit să urcăm în amonte. Am întors - în sfârșit, am plecat - în sfârșit. Azi noapte a căzut bruma. Acum, senin, soare dar strângea. Presimțind înghețul, sălcile de pe maluri și-au plâns și ultimile frunze. Noroc de scurta îmblănită și imaginea femeii de aseară. Ce calzi îi erau ochii. Așa începe deci a treia mea cursă la pescuit oceanic. Doamne ajută!

Duminică 30 nov. 69 - Pe la 15.30 intrăm pe canal în Bosfor. Emoție la fel ca prima dată. Oare de ce, căci nu mai e ineditul întâlnirii dintâi cu țărmul de poveste al viselor mele exotice. Poate că doar prin ceea ce reprezintă Istanbulul în sine, prin vraja sa de basm. Vraja de legendă. La ieșirea spre Marmara, în babord, o mică insuliță. Se zice că a fost făcută de un om bogat ca să-și ferească fiica ursită să moară mușcată de șarpe. Totuși, după câțiva timp, un negustor de fructe vinde fetei un coș cu mere. Între mere era ascuns un șarpe veninos. Fata moare tot mușcată de șarpe. Morala: Soarta nu și-o face omul, rămâne soartă.

Luni 1 dec. 69 - Infernală cabina în care stau (a botmanului). Lipită de coșul navei e camera de rezonanță a motoarelor și a tuturor zgomotelor de pe vapor. Chiuveta improvizată, numai cu apă rece (care-i fiartă totdeauna). Temperatură aberantă, ori prea cald, ori prea frig. Aflu că aici a stat „bine mersi” în voiajul anterior un biolog (T.N.) de la stațiunea Pângărați, care prin grobianism, tupeu și nesimțire a reușit să-și capete porecla de „Cerșetorul”. Surpriză: abia acum văd că azi e 1 decembrie. 1 decembrie în Marea Egeea. Unde am fost eu în noiembrie de nu știu când a trecut?

Marti 2 dec.69 - Marea Ionică e supărată foc. Totul pe vapor - inclusiv vaporul - se bălângăne, zdrăngăne, se rostogolește, scrâșnește. Cam prea mare deranjul pentru 11 șilingi și 6 peni pe zi.

Miercuri 3 – joi 4 dec. 69 - Parcă stăm pe loc lângă capul Matapan. Vântul nu dă semne de potolire. Marea vraisește. Cu chiu cu vai ajungem în dreptul Siciliei. Se anunță vânt și mai tare: un ciclon de la Lyon care se deplasează spre sud-est. Iată un moment în care ai vrea ca meteorologii să greșească.

Vineri 5 dec.69 - Vântul se întrece cu gluma: urlă besmetic. E mai rău ca durerea de dinți. Dintele poți să-l dai afară dar balansul unde să-l dai?

Nivelul moralului invers proporțional cu al furtunii. Apoi, mai sunt și italienii cu televiziunea lor. Se văd pe un canal dar fără sonor. Nu-ți trebuie însă sonor ca să le admiri femeile. Poate că ar trebui interzise televizoarele și filmele la vapor. Tot ce poate arăta parte femeiască e dăunător. La fel ca furtuna.

Sâmbătă 6 dec.69 - Furtună cu fulgere, ploaie, piatră (forța 10). Toată ziua, cu motoarele în plin, ne-am străduit să trecem de traversul capului Bon dar am reușit. Înseamnă că viteza cu care ne mișcăm e „foarte încet înainte, aproape înapoi” cum zice comandantul. Sâmbăta trecută, pe seară, ieșeam din canalul Sulina. Nasoală săptămână.

Duminică 7 dec.69 – Ghinion sau blestem? Azi trebuia să fim la Gibraltar, iar noi încă ne batem cu furtuna. De atâtea tăvăleală ni se pare că ni se clatină creierul. Tâmpită senzație, grețosă și demoralizatoare. În astfel de momente, marinăria nu mai e meserie, ci pedeapsă.

Luni 8 dec.69 - Început de săptămână tot cu tăvăleală. De dormit nu te lasă, de mâncat nu te lasă. Nici de gândit nu prea te lasă. Iar mâncarea... Pe măsura răului de mare al bucătarului.

Marti 9 dec.69 - Ca să se mai „îndulcească” balansul se navigă în volte. Rezultatul? Se mărește distanța dar nu se micșorează balansul. Cu toată tăvăleala, în discuții, subiectul preferat rămâne, bineînțeles, tot Eva. Cineva chiar a livrat o adresă utilă în Las Palmas.

Miercuri 10 dec.69 - De necrezut: a încetat balansul. A reînceput însă reumatismul la piciorul meu stâng. Oricum, fără hurducăială, cu o geană de somn, altă viață.

Joi 11 dec.69 - Gibraltar, pe la orele 16. Fără emoții, fără probleme. Totuși o surpriză plăcută: un plic cu o ilustrată foarte frumoasă de la colegele J și A. Probabil că în avans de an nou căci e cu „La mulți ani!”. Păcat că versurile care o însoțesc nu-s la nivelul ilustratei. Rămâne gestul cu frumusețea sa.

Vineri 12 dec.69 - După prânz, vira ancora. Drum întins spre sud. Atlanticul, cumsecade (deocamdată). Seara, cer bătut cu stele și o lună dinainte de Apollo 11.

NAVE DE MARE VITEZĂ - HIGH SPEED VESSELS (HSV-URI) ALE ARMATEI SUA

Armata americană continuă să experimenteze atât catamaranele cât și alte vase rapide pentru a executa o mare varietate de misiuni, precum transportul pe distanțe scurte, dragarea minelor și de asemenea sprijin pentru Forțele Speciale. Costurile ridicate și reducerea alocațiilor bugetare pentru constructorii de nave, precum și investițiile mari ale Forțelor Terestre și Aeriene au diminuat entuziasmul trecerii la conceptul de „Nave de mare viteză”, prin dezvoltarea unui program de achiziții. Din totalul de șase nave de mare viteză (HSV) din Programul de achiziții, doar trei sunt operative iar una se află în faza experimentală.

Navele cu pescaj redus capabile să atingă viteze de până la 40 de noduri și care pot transporta sute de tone de marfă, au trezit interesul armatei Statelor Unite la începutul anilor 90. Forțele Navale au fost primele interesate. Spre exemplu, în iulie 2001, acestea au luat în leasing, de la constructorul australian AUSTAL, catamaranul WestPac Express, de 101 metri lungime (331 - picioare). Nava a îndeplinit o serie de misiuni operaționale, transportând personal și echipamentul acestora între bazele din Okinawa și multiplele zone de antrenament din Pacific.

„Acestă navă poate transporta un batalion de soldați cu tehnica din dotare. Misiunea a fost chiar mai sigură și mult mai ieftină decât

transportul aerian”, după spusele lui Boc Work, expert naval la Centrul pentru Strategie și Evaluare Bugetară. „Ca rezultat, Forțele Navale au început testele cu aceste tipuri de vase”. Acesta a afirmat că testele reprezintă continuarea studiului „Streetfighter” început de Forțele Navale, care a dat naștere navei pentru lupta la litoral. „Streetfighter” a fost proiectat și într-o variantă de sprijin logistic. În conformitate cu spusele aceluiasi expert acesta a fost gândit ca o versiune navală a avionului C-130 dar cu un gabarit mult mai mare. „Un C-130 poate transporta 25 de tone; această navă are o capacitate de 750 de tone. Varianta navală este mai lentă, dar dacă se ia în considerare și timpul de încărcare a mărfii, se constată că este mult mai eficient ca transportul să se facă cu vaporul”.

În octombrie 2001, Pentagonul a închiriat primul HSV pentru dezvoltarea conceptului. HSV-IX „JOINT VENTURE”, catamaran de 109 metri lungime, construit de firma australiană INCAT. A fost urmat de încă cinci nave luate în leasing de la INCAT,

operațională cu tehnică de dragaj a minelor, navă folosită și în sprijinul operațiunilor maritime de securitate precum și al misiunilor umanitare.

Pe de altă parte, Sea Fighter rămâne o navă experimentală. În prezent își desfășoară activitatea în flotila din Panama, executând experimente cu drăgi (module anti-mină) pentru dragoarele de radă. Nava a stabilit un record de aterizare rapidă a elicopterelor.

TEHNICĂ NAVALĂ DE LUPTĂ

Un elicopter a apunat la o viteză a navei de 49,6 noduri. Nava a atins viteza la 54 noduri în timpul manevrelor premergătoare apunării.

Toate tipurile de nave la care ne-am referit anterior sunt destinate luptei la litoral și pe râuri interioare, în cooperare cu Paza de Coastă și alte forțe speciale.

Nava „Joint Venture” folosită în combinație cu elemente din Forțe Terestre și Navale a contribuit la dezvoltarea conceptului de „luptă pe mare” și finalizarea cerințelor operaționale pentru o ambarcațiune folosită pentru lupta de coastă și râurile interioare. „Joint Venture” a participat, în anul 2003, la operațiuni militare



și anume HSV-2 Swift, West Pac Express și TSV-IX Spearhead de 98 metri lungime - toate catamarane. A mai fost achiziționat FSF - 1 Sea Fighter de 80 metri lungime (cu posibilități de plutire în ape de mică adâncime și de deplasare pe uscat) și nava norvegiană „Skjold” de 48 metri lungime, navă de patrulare, cu caracteristici ale unei nave capabile să se deplaseze atât pe apă, cât și pe uscat.

„Swift”, folosită în prezent, este mai mult o platformă



în condiții reale de război fiind una dintre primele nave ale Forțelor Navale americane care au pătruns în apele teritoriale ale Irakului. O astfel de navă a participat ca centru de comandă în timpul uraganului Katrina. „Pe timpul operațiunilor de salvare ca urmare a uraganului Katrina, cu această navă s-au putut transporta diverse mărfuri între ambarcațiunile aflate în larg și uscat”, a

(continuare la pg.29)

MINICURS DE CINEMATICĂ NAVALĂ

- rezolvări grafice (III) -

Manevra independentă

(continuare)

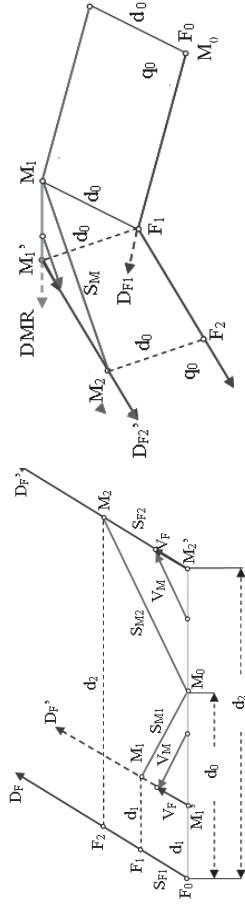


Figura 55

- orientarea lui V_M este drumul de goană $D_{M'}$;
- din M_2 (punctul de coliziune) se duce o paralelă la q_0 și se obține poziția finală F_2 ;
- timpul de manevră $t = S_M / V_M$.

Figura 56

- b) La schimbarea de drum a formației nava M trebuie să fie deja în noua poziție

(fig.57)

- Trebuie calculat D_M și V_M pentru ocuparea poziției, manevra începând imediat.
- se calculează spațiul parcurs de formație din momentul inițial, până în momentul schimbării de drum $S_F = V_F \times t$;
- se pune poziția viitoare M_1 a lui M pentru noul drum al formației;
- din M_1 se trasează spațiul S_F în sens invers noului drum al formației D_{F2} și se obține poziția M_1' ;
- M_0M_1' este drumul lui M pentru ocuparea poziției M_1 ;
- se construiește triunghiul vitezelor în M_1' : se pune vectorul V_F iar din vârful lui se duce o paralelă la D_M până intersectează $DMR_{M'}$ obținându-se vectorul $V_{M'}$.

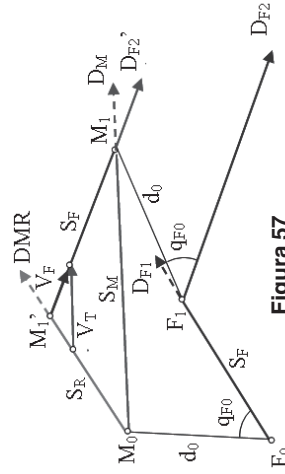


Figura 57

Notă: detașați paginile 25-28, tăiați-le pe mijloc și pliați pentru a obține o broșură.

*Material realizat de
Comandor (r) Dan LEAHU
(continuare în numărul viitor)*

- b) Evitarea unei nave inferioară în viteză al cărei drum este cunoscut (fig. 41)
 - în punctul T_0 se trasează cercul de evitare cu raza $r_{ev} = d_{ev} + r_i$;
 - din M_0 se duce o tangentă la cerc în partea în care se face evitarea;
 - în punctul de tangență M_1' se construiește triunghiul vitezelor (V_T orientat pe direcția lui D_T , iar cu V_M se intersectează DMR) și obținem drumul de evitare D_M ;
 - pozițiile finale se obțin prin construirea paralelogramului pozițiilor reciproce: din M_1' paralelă la D_T și obținem M_1 ; din M_1 paralelă la r_{ev} și obținem T_1 .
- În situația în care evitarea se face intersectând drumul lui T prin pupa (fig. 42), în punctul M_1' de pe DMR se construiește triunghiul vitezelor ca și în cazul anterior. Orice drum al navei M în atara lui D_M spre pupa navei T rezolvă problema de evitare.

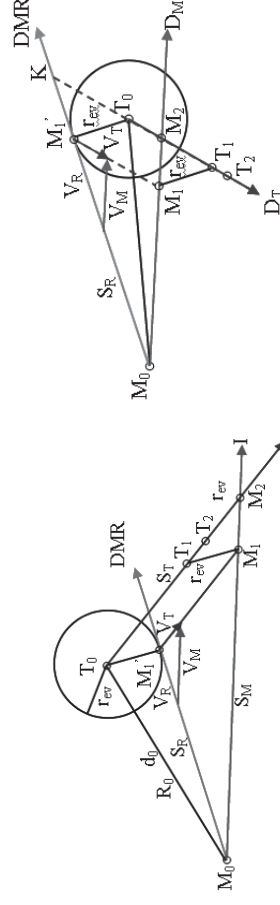


Figura 41

Figura 42

B. Evitarea unei nave inferioară în viteză la distanța de descoperire (contact)

(fig. 43)

- Este situația în care nava M se află chiar pe cercul de evitare, iar D_T este necunoscut.
- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 ; funcție de R_0 , d_0 ;
- se trasează cercul de evitare cu centrul în T_0 cu raza d_0 ;
- în M_0 se duce tangentă la cercul de evitare și se obține DMR;
- în M_0 se construiesc cele două triunghiuri ale vitezelor, trăsând V_1 perpendicular pe DMR și intersectând apoi DMR cu $V_{M'}$;
- din M_0 se duc paralele la V_M și se obțin drumurile limită D_{M1} și D_{M2} ; orice drum luat

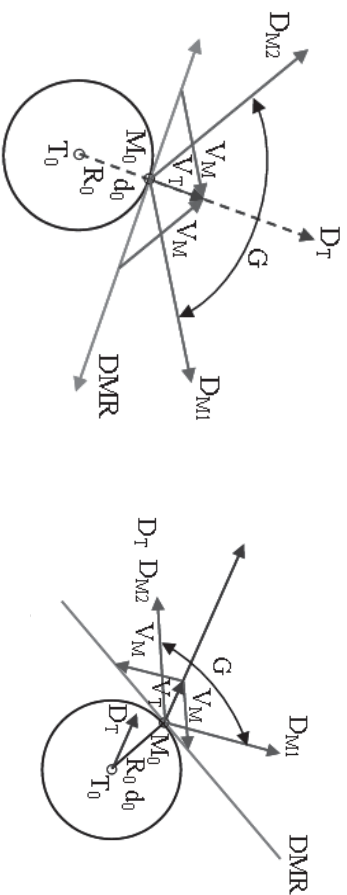


Figura 43

Figura 44

de M în interiorul sectorului G rezolvă problema de evitare.

Când se cunoaște D_T construcția grafică este similară cu cea anterioară, cu diferența că vectorul V_T se orientează pe direcția lui D_T (fig. 44). D_{M1} duce la creșterea rapidă a distanței față de T ($V_{r1} > V_{r2}$), iar D_{M2} duce la o creștere lentă a distanței la nava T.

C. Dubla evitare a unei nave cu viteză inferioară (evitare cu revenire la vechiul drum)

După evitarea la $d_{ev} = r_{ev}$, trebuie determinat momentul când nava M poate reveni la drumul inițial (drumul pe care îl avea la începerea evitării sau la alt drum). Aceasta se numește dubla evitare.

Din figura 45 rezultă că dacă M ajunge în M_1 și revine la drumul inițial, distanța dintre nave se va micșora la $d_{min} < d_{ev}$. Când M ajunge în M_2 T se va afla în T_2 .

Pentru rezolvarea problemei se folosesc două procedee:

- procedeu celor trei DMR;
- procedeu sectorului maxim periculos.

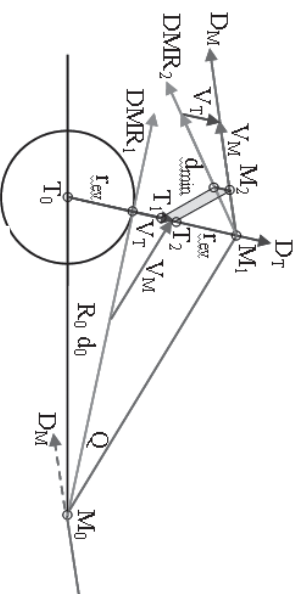


Figura 45

Manevra în formații navale

1. Ocuparea poziției în formație

a) Când poziția ce trebuie ocupată este în același bord (fig. 53)

Este o problemă de goană. M trebuie să dea goană unui punct aflat în R și d față de nava directoare a formației F_c care se deplasează în D_F cu V_F . Nava M se află în R_0 față de F și trebuie să ocupe o poziție în relevment prova q_{F1} la d_1 față de F (pct. M_1); $V_M > V_F$;

- $M_0 M_1$ este DMR $_{M1}$;

- se construiește triunghiul vitezelor în M_1 (se pune V_F pe direcția lui D_F , iar cu V_M se intersectează DMR $_{M1}$;

- se obține D_{M1} (paralelă la V_M dusă prin M_0) și V_{F1} iar coliziunea cu M_1 se realizează în M_1 ;

- din M_1 se duce o paralelă la d_1 și se obține poziția finală a lui F_1 ;

- timpul de manevră $t = S_M / V_M = S_F / V_F$.

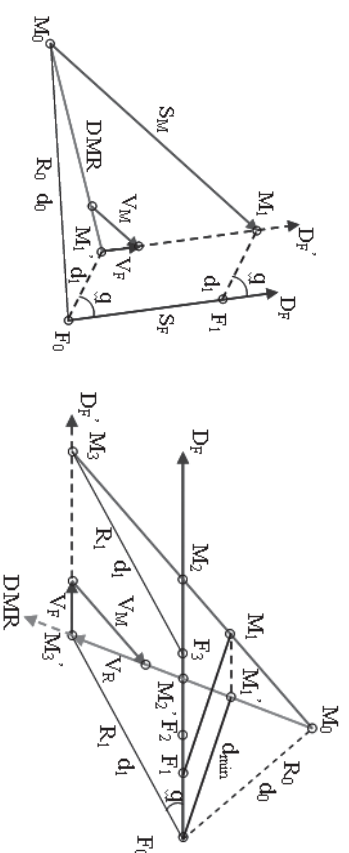


Figura 53

Figura 54

b) Când poziția ce trebuie ocupată este în bordul opus (fig. 54)

Se procedează la fel ca în cazul anterior. Se mai pot calcula:

- distanța minimă la care se apropie M de F ($M_1' F_0 = d_{min}$);

- distanța la intersectarea drumului prin prova ($M_2' F_0$);

- pozițiile reale pentru fiecare caz, se obțin construind paralelogramul spațiilor.

c) Micșorarea (mărirea) distanței cu menținerea înclinării (fig. 55)

Relevmentul este DMR. Se dă goană poziției M_1' (la micșorarea distanței) sau poziției M_2' (la mărirea distanței).

2. Menținerea poziției în formație când formația schimbă drumul sau viteza

a) La schimbarea de drum a formației M trebuie să revină în aceeași înclinare q_0 și distanță d_0 care definesc poziția lui M în formație (fig. 56)

- se pune situația pe hartă și se determină poziția lui M pentru noul drum luat de formație - M_1' ;

- în punctul M_1' se construiește triunghiul vitezelor: se pune V_F orientat pe direcția D_F iar cu V_M se intersectează DMR (segmentul $M_0 M_1'$);

MANEVRA PE DRUMURI PARALELE

(Polul manevrei)

La manevra pe drumuri paralele DMR se confundă cu drumul navelor, având sensul acestuia.

A. Manevra pe drumuri paralele de sens contrar (fig 51)

- navele se găsesc în M_0 și T_0 , în R_0 și la d_0 , manevrând pe drumuri paralele și de sens contrar;

- în M_0 și T_0 se pun vectorii V_M și V_T pe drumul navelor;

- se unesc vârfurile celor doi vectori cu o dreaptă care intersectează relevantul inițial R_0 în punctul P numit „polul manevrei”;

Orice dreaptă care trece prin P determină pozițiile reciproce ale celor două nave, pentru momentele respective, astfel:

a) când distanța dintre nave are o valoare dată (d_1)

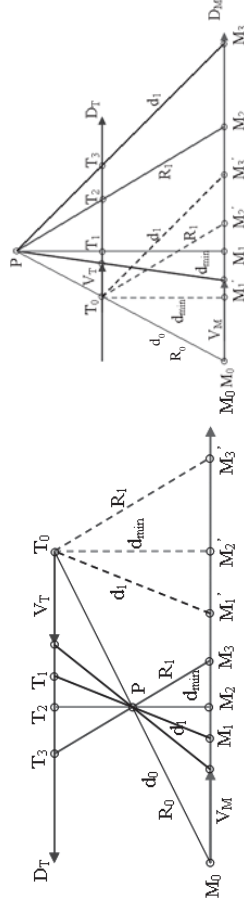


Figura 51

- din T_0 se intersectează D_M cu d_1 (D_M este și DMR) în punctul M_1 ;

- prin punctul P se duce o paralelă la T_0M_1 , obținându-se pozițiile finale M_1 și T_1 ;

b) când se ajunge la distanța minimă (d_{min})

- din T_0 se duce o perpendiculară pe D_M și obținem punctul M_2 ;

- prin punctul P se duce o paralelă la T_0M_2 (d_{min}) și obținem pozițiile finale M_2 și T_2 ;

c) când relevantul are o valoare dată (R_1)

- din T_0 se trasează relevantul R_1 și se obține punctul M_3 ;

- prin punctul P se duce o paralelă la R_1 și se obțin pozițiile finale M_3 și T_3 .

De remarcat că R_1, d_1, d_{min} se pot trasa direct prin P, fără a mai fi necesare tranșările.

B. Manevra pe drumuri paralele de același sens (fig. 52)

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 în R_0 și la d_0 ;

- se pun vectorii V_M și V_T pe drumurile corespunzătoare;

- se unesc vârfurile vectorilor vitezelor cu o dreaptă care intersectează R_0 (prelungit dincolo de T_0) în punctul P - polul manevrei - care se va găsi în exteriorul drumurilor.

Polul manevrei are aceeași proprietate ca și în cazul anterior. Construcțiile grafice sunt similare: prin T_0 se duc d_1, d_{min} și R_1 , se tranșează prin punctul P iar la intersecțiile cu D_M și D_T se obțin pozițiile finale ale celor două nave.

a) Procedul celor trei DMR (fig. 46)

- din M_0 nava M manevrează pe D_{M1} , ce corespunde primului DMR (prima evitare);
- în T_0 se construiește unghiul critic pentru drumul inițial al lui M și se determină DMR_2 (se marchează M' , se trage un arc de cerc cu raza V_T din T_0 ; din vârful lui V_M se duce tangentă la arc de cerc și se obține V_{R2} , respectiv DMR_2);
- se consideră că T a plecat din T_0 pe un drum perpendicular pe DMR_2 , care este latura unghiului critic Q a lui M pentru drumul inițial;
- în M_0 se construiește DMR_3 pentru situația în care T se deplasează de la început pe D_{T2} (perpendicular pe DMR_2); se marchează $V_{M'}$ se pune V_T paralel cu D_{T2} dar în sens invers și se obține V_{R3} , respectiv DMR_3 ;
- considerăm că M se deplasează pe DMR_3 până intersectează DMR_2 în punctul M' , punct ce îndeplinește ambele condiții de deplasare atât pe DMR_2 , cât și pe DMR_3 ; în punctul M' nava M se află față de T la $d > r_{ev}$, deci se poate deplasa pe DMR_2 ;
- poziția reală în care M poate reveni la vechiul drum se determină construind paralelogramul pozițiilor reciproce: din M_2 se duce o paralelă la D_{T2} și obținem poziția M_2 de întoarcere la drumul inițial; din M_2 se duce o paralelă la segmentul T_0M_2 și obținem poziția T_2 .

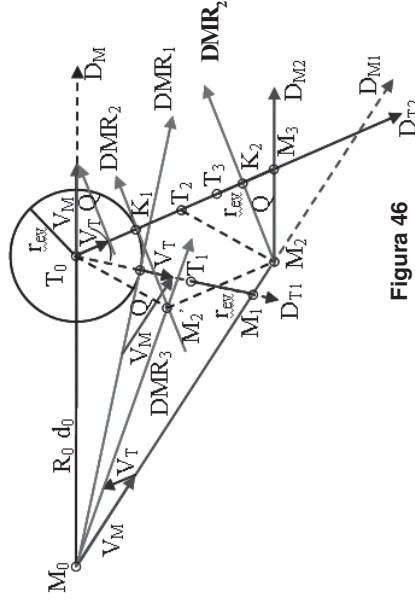


Figura 46

b) Procedul sectorului maxim periculos (fig. 47)

- se construiește DMR_1 și se obține D_{M1} ; când M ajunge în M_1 , T se va afla în T_1 ;
- din T_0 se duc două arce de cerc: b, b_2 cu raza $S_T = T_0T_1$ și c, c_2 cu raza $S_T + r_{ev}(T_0M_1)$;
- în T_0 se construiește unghiul critic Q pentru nava M, a cărui latură este DMR_2 ;
- se tranșează DMR_2 tangent la arcul c, c_2 și se consideră că T a plecat de la început pe un drum D_{T2} perpendicular pe DMR_2 , ajungând în T_1 când M va fi în M_1 ;
- în M_1 se construiește triunghiul vitezelor pentru drumurile D_{M1} și D_{T2} și se obține DMR_3 care intersectează DMR_2 în punctul M_2 ;
- din M_2 se duce o paralelă la D_{T2} și obținem poziția M_2 ;
- din M_2 se duce o paralelă la M_2T_1 și se obține poziția T_2 ;
- din M_2 nava M poate reveni la drumul inițial D_M (construcția grafică se poate face

și pentru întoarcere la alt drum decât cel inițial);

- Când M se va afla în M_3 , T se va găsi la distanța $M_3T_3 = r_{ev}$.

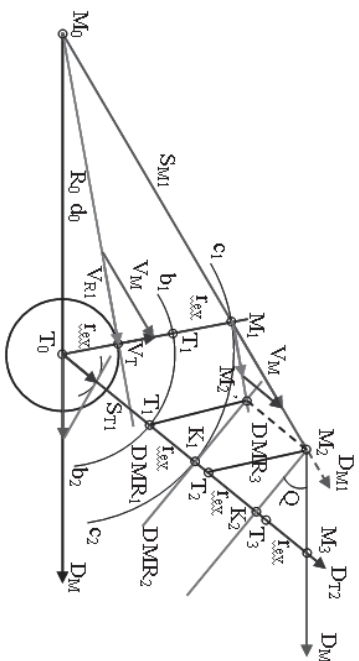


Figura 47

D. Evitarea unei nave cu viteză superioară

a) Evitarea la distanță maximă posibilă(fig.48)

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 funcție de R_0 și d_0 ;
- se trasează drumul lui T;
- în T_0 se construiește unghiul critic Q (din vârful lui V_T se trage un arc de cerc cu raza V_T din T_0 se duce tangentă la arc și obținem DMR și V_R);
- din M_0 se duce o paralelă la DMR (dacă M s-ar deplasa fictiv pe DMR ar ajunge la distanța maximă de evitare $d_{max\ ev}$ în punctul M_1);
- M va lua un drum perpendicular pe DMR (în sensul măritii distanței);
- se stabilesc pozițiile finale (se construiește paralelogramul spațiilor $T_0T_1M_1M_1$).

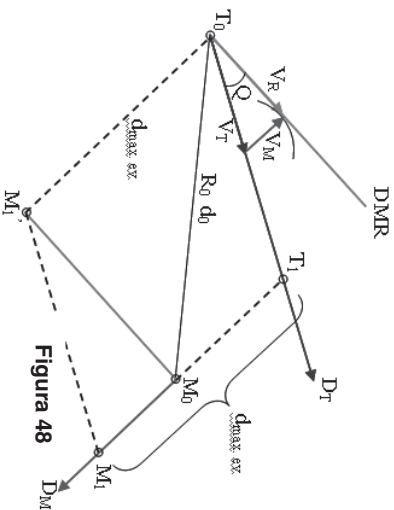


Figura 48

b) Evitarea la distanță dinainte stabilită(fig.49)

- se stabilesc pozițiile inițiale M_0 și T_0 ;
- se trasează drumul lui T;
- din T_0 se trasează un arc de cerc cu raza d_1 egală cu distanța la care vrem să evităm;
- din M_0 se duce tangentă la acest arc de cerc, obținând DMR, iar punctul de tangență este M_1 ;
- în M_1 se construiește triunghiul vitezelor: se trasează V_T paralel cu D_T , din vârful lui V_T (punctul O) se intersectează DMR cu V_M obținând punctele F și G;
- drumurile de evitare sunt date de direcțiile segmentelor FO și GO; este preferat drumul dat de FO(d_{M1}), care presupune un timp de manevră mai scurt.

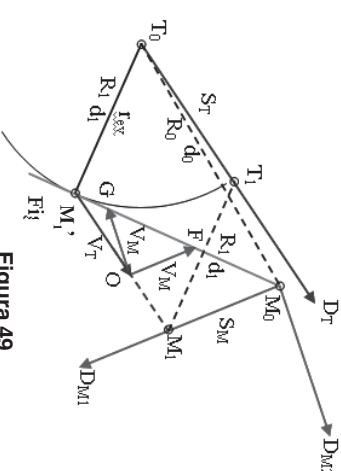


Figura 49

c) Evitarea la distanță dată în minimum de timp (fig.50)

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 ;
- se calculează segmentul $X = d_1 \times V_T / V_M$ și se pune pe drumul lui T obținând punctul C,
- se unește M_0 cu C și se obține DMR;
- din T_0 se intersectează DMR cu d_1 (distanța de evitare dată) și se obține poziția relativă M_1 ;
- din M_0 se duce o paralelă la T_0M_1 și se obține drumul de evitare D_m și poziția finală T_1 ;
- din M_1 se duce o paralelă la D_T și se obține poziția finală M_1 .

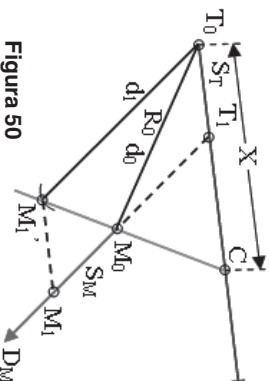


Figura 50



(urmare din pag.24)

afirmat Lt. Cdr. John Cambell, ofițer responsabil cu proiectul HSV. „Aceasta a fost una dintre puținele nave care au putut pătrunde în portul New Orleans, în condițiile în care pentru alte tipuri de ambarcațiuni era aproape imposibil să se apropie de acest port”. „Joint Venture”, conform spuselor lui Cambell, este una dintre cele mai manevrabile nave existente, putând fi folosită și pentru accesul în porturi inamice în cadrul unor operațiuni ofensive desfășurate dinspre mare spre uscat. Acesta se poate strecura pe sub poduri de joasă înălțime, care, pentru alte tipuri de nave reprezintă cu siguranță un obstacol. De asemenea, această navă nu necesită niciun fel de servicii suplimentare la cheu, fiind dotată cu propria macara.

Capacitatea HSV-urilor de a pătrunde în porturi de pe teritoriul inamicului conferă acestora posibilitatea de a executa misiuni de transport în interiorul teatrelor de operații. În concepția U.S. Navy, aceste nave pot fi folosite pentru a stabili legătura între o bază aflată în larg și o bază aflată la țărm. În cooperare cu navele de sprijin în teatrele de operații maritime apropiate se pot folosi aceste tipuri de nave pentru asigurarea suportului logistic al navelor aflate în larg, prin executarea de misiuni de transport de la depozitele centrale și bazele de la litoral.

În lumina experienței lor pozitive cu West Pac Express, Forțele Navale ar dori să dețină mai multe asemenea nave.

Viitorul lui SWIFT este nesigur, ca de altfel pentru toate navele cu viteză mare.

În concepția Pentagonului, navele de



mare viteză nu reprezintă un interes deosebit pentru aplicații civile, acestea fiind interesante doar pentru aplicații militare. Proiectarea HSV-urilor este direct influențată de versiunile comerciale ale navelor utilizate ca feribot sau pentru alte destinații civile.

În lumea transportului naval comercial, tehnologia navelor de mare viteză nu s-a dezvoltat prea mult. Pionieratul în acest domeniu s-a făcut odată cu intrarea în serviciu a feribotului norvegian „Westamaran”. Cea mai mare navă comercială de mare viteză utilizată vreodată

în scopuri comerciale este o navă de clasă HSS (High-speed Sea Service) cu o capacitate de transport de 20.000 tone, mult mai rapid decât un feribot obișnuit.

Formele de corp ale VSV-urilor sunt similare cu cele ale catamaranelor, trimaranelor sau ale navelor obișnuite. Corpul este confecționat din aluminiu sau materiale compozite pentru reducerea greutateii. Sunt echipate cu propulsoare cu jet de apă, mult mai eficiente decât propulsoarele cu elice, puse în funcțiune de turbine cu gaze similare motoarelor de avion. Oricum, aceste nave nu este recomandabil a fi utilizate în condiții grele de navigație deoarece devin foarte instabile la mișcarea pe verticală.

Vedetele rapide (catamaranele) proiectate de către firma de arhitecți navali britanici BMT Nigel Gee &

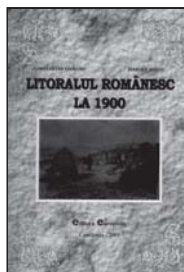
Association au rezolvat această problemă prin introducerea unui sistem artificial de stabilizare prin montarea unei contragreutăți, ale cărei balansări sunt controlate electronic în funcție de tangajul și ruliul navei. Nigel a proiectat o formă de corp denumită *pentamaran* prin combinarea unui trimaran cu o pereche de stabilizatoare frontale pentru îmbunătățirea stabilității.

Notă: acest articol și cele precedente de la rubrica „Știință și tehnică marină” este o traducere din revista „Defense Technology International”, mai 2007. Adaptare realizată de cam (r) ing. Ion Chiril

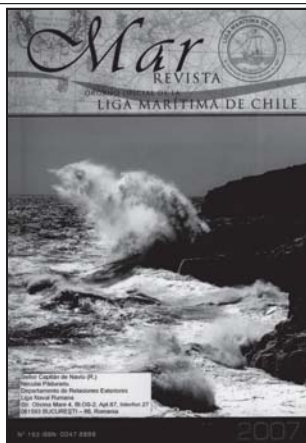
CĂRȚI ȘI REVISTE PRIMITE LA REDACȚIE

Prin amabilitatea domnului comandor (r) Neculai Pădurariu am primit la redacție următoarele cărți și reviste:

„Liga Morska i Kolonialna 1930-1939” despre activitatea ligii navale poloneze în perioada respectivă. Cartea a fost editată la Gdansk, în 1983.



„Litoralul românesc la 1900”, autori Constantin Cioroiu și Marian Moise, Editura Europolis, Constanța, 2001.



„Mar” 2007, organ oficial al Ligii Maritime din Chile. Ca tematică publicația este similară revistei noastre.

„Revista da Armada”, publicație



oficială a Marinei Portugaliei. În cele trei numere primite sunt abordate aspecte importante din activitatea trecută și prezentă a Marinei militare portugheze.

„Notiziario della Marina”, nr.10 din 2007, publicație oficială a Marinei militare italiene.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Internaționalizarea mediului de afaceri în shipping - responsabilități mai mari pentru Autoritatea Navală Română

*Comandor (r). dr. Ion Gr. IONESCU
Lector univ. dr. Daniela-Simona
DIMITRIU*

În etapa actuală, internaționalizarea este un proces obiectiv. Realitatea istorică demonstrează faptul că pe măsura dezvoltării sale, firmele, în general, tind să depășească limitele locale, naționale și regionale ale mediului de afaceri, să-și extindă activitatea în spațiul economic global, a cărui formare este posibilă prin chiar mișcarea spre exterior a demersurilor societăților comerciale. La baza acestui proces stă expansionismul imanent al forțelor pieței, tendința acestora de a invada mediul înconjurător „nemarketizat” și a-l include într-un sistem economic bazat pe mecanismul pieței.

În ceea ce privește activitatea în shipping, sub aspect conceptual, internaționalizarea a fost definită, aparent tautologic, drept „un proces de creștere a implicării firmelor de construcții navale, dar și de servicii de transport naval, în principal, în operațiuni internaționale”. Extinderea relațiilor economice, pe plan mondial, induce, implică și susține crearea unui mediu de afaceri internațional realizat pe seama a două mari procese:

- prin dezvoltarea comerțului mondial, în care shippingul a fost și a rămas precum o pârgie activă a acestui proces progresiv, începând cu perioada deschisă de marile descoperiri geografice și care în epoca modernă, a atins apogeul în anii de glorie ai liberului schimb (a doua jumătate a secolului al XIX-lea);

- prin creșterea rapidă a investițiilor în străinătate, în domeniul construcțiilor navale, al echipamentelor, al infrastructurii și al serviciilor de transport maritim și fluvial, în secolul XX și consacrarea acestora în interdependență cu relațiile comerciale, cu internaționalizarea producției, cu globalizarea din zilele noastre.

Comerțul internațional, practicat, în mod

deosebit, prin intermediul transportului naval, a cunoscut o expansiune puternică și aproape neîntreruptă, devansând, atât creșterea producției, cât și a PIB, pe plan mondial.

Datele statistice privind distribuția geografică a comerțului mondial, cu reverberații asupra shippingului, arată că procesul internaționalizării nu s-a desfășurat în mod omogen, în ansamblul economiei

direct și asupra shippingului.

Progresul tehnic determină, în mod direct, adâncirea diviziunii internaționale a muncii, aprofundând și mai mult specializarea de tip intra-industrial și intra-produs. Pe de altă parte, acest impact este limitat la țările și zonele în care se afirmă și se valorifică avansul tehnologic. Cu alte cuvinte, transportul naval internațional care depinde în mod direct de comerțul internațional, se extinde și se adâncește acolo unde și în măsura în care mediile de afaceri creează condiții pentru manifestarea progresului tehnic.

Dezvoltarea rapidă a comerțului internațional și pe cale de consecință, a construcțiilor navale și a transportului naval, a fost favorizată și de orientarea liber-schimbistă a politicilor comerciale, admise de mediile de afaceri, în principalele țări prezente pe piața mondială. Totodată, urmând exemplul exportatorilor de succes, din Asia de Est și Sud-Est (Japonia, Coreea de Sud, Taiwan, Singapore etc.), un număr tot mai mare de țări în curs de

dezvoltare au adoptat strategii de creștere economică bazate pe stimularea exportului.

Un al treilea factor care determină întărirea mediilor de afaceri, prin dezvoltarea tehnicii, a tehnologiilor și a comerțului internațional, punându-și amprenta asupra configurației geografice a schimburilor îl reprezintă procesele de integrare economică regională. Dacă aceste procese s-au derulat în diferite forme și cu diferite intensități, atât în lumea dezvoltată cât și în „lumea a treia”. Cazul cel mai exemplar îl reprezintă integrarea țărilor din Europa în cadrul Uniunii Europene.

De la fondarea Uniunii Europene, prin Tratatul de la Roma, din 1957 și până în prezent, organizația a parcurs mai multe stadii ale procesului integraționist, realizând liberalizarea circulației mărfurilor, prin abolirea barierelor vamale și instituirea unui tarif vamal comun, în 1968, liberalizarea circulației persoanelor (în speță în spațiul Shengen), un program de măsuri pentru liberalizarea serviciilor tradiționale (în 1999), telecomunicații



mondiale manifestându-se o concentrare puternică a interdependențelor între țările dezvoltate, în speță în cadrul triadei SUA-Europa Occidentală-Japonia.

Progresul tehnic ce a marcat profund societatea umană, din ce în ce mai mult, până în zilele noastre, a avut un impact direct asupra transportului naval internațional și a creșterii influenței acestuia asupra mediului de afaceri, prin număr de nave, tonaj, specializarea navelor, performanțe tehnice, tehnologii utilizate etc. Dacă încă din anii '60 se vorbea despre trecerea, de la societatea industrială, la societatea post-industrială, abia în ultimii aproape 25 de ani - începând cu 1985 - natura și contururile acestei idei încep să se întrevadă. În domeniul economic, acestea sunt sintetizate în sintagma „economia informațională” care, conform unor studii, se bazează pe șase industrii și tehnologii noi: industria tehnicii informaționale (semiconductori, calculatoare, electronică de consum, telecomunicații, automatizarea industrială, electronica auto și electronica medicală), toate acestea răsrâncându-se



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



(ianuarie 1988), servicii bancare (1993), asigurări (iulie 1994), investiții (ianuarie 1996), crearea unui sistem monetar european și introducerea monedei unice EURO (1999), angajarea liberalizării mișcărilor de capital (1993).

Una din temele abordate de teoreticienii integrării se referă la efectele proceselor integraționiste asupra schimburilor comerciale ale statelor membre. Integrarea a dus, pe de o parte, la intensificarea schimburilor între țările membre, în timp ce la polul opus s-a produs un efect de „deturare de comerț”, limitându-se relațiile comerciale cu țările din afara grupării integraționiste.

Experiența Uniunii Europene arată că efectele de deturare nu se produc cu necesitate pe fondul adâncirii diviziunii muncii, sub impactul progresului tehnic.

Investițiile în străinătate se deosebesc de comerțul internațional prin mai multe aspecte. Mai întâi, în timp ce relațiile comerciale, ca necesitate a mediilor de afaceri, presupun interdependențe între părți - în domeniul relațiilor marfă-bani (aprovizionare-desfacere), investițiile în străinătate creează și dezvoltă raporturi directe în domeniul producției. Din punct de vedere economic, o investiție în străinătate implică o opțiune pentru internaționalizarea activității economice, în speță a producției de bunuri - construcția de nave și echipament naval, servicii - transport naval și pe cale de consecință produce internaționalizarea mediului de afaceri.

Partenerii din mediile de afaceri devin asociați, nu vânzători sau cumpărători și au în cadrul firmelor lor o poziție determinantă,

în principiu, în funcție de cota de capital social deținută. Ca atare, relațiile de afaceri nu au un caracter intermitent sau strict limitat în timp, ci tind să capete un caracter de permanență și durabilitate acolo unde mediile de afaceri sunt solide și sănătoase. Între comerțul internațional, transportul naval și investițiile în străinătate și mediul de afaceri există o relație complexă.

Exportul de mărfuri poate reprezenta o primă fază - într-o expansiune internațională care duce la investiții în străinătate și în domeniul shippingului, după cum investițiile străine pot stimula relațiile comerciale dintre țara de origine și țara receptoare a investițiilor, în beneficiul mediului de afaceri, ca unul din fundamentele prosperității.



Agenția europeană pentru siguranța maritimă

În cursul ultimilor ani, diversele naufragii care s-au produs în largul coastelor Europei au avut consecințe deosebit de grave pentru apele și plajele acesteia, atât ca număr de victime, cât și în privința poluării. De aceea, instituțiile europene au hotărât să creeze o agenție specializată care să întărească arsenalul juridic de care dispuneau deja. Această Agenție are un rol consultativ față de statele membre și un rol de completare față de Direcția generală pentru energie și transporturi (DG Tren).

Competențele sale vizează cele 25 de state membre, precum și Norvegia și Islanda.

Agencia, instituită prin ordinul (CE) nr. 1406/2002 din 27 iunie 2002 se ocupă atât de sectorul public, cât și de sectorul privat, ambele având mai mulți reprezentanți în consiliul de administrație al AESM. Printre activitățile sale cotidiene se numără în special controlul în domeniul siguranței maritime, al companiilor de clasificare și al instalațiilor de recepție portuară pentru substanțele periculoase. Agenția răspunde de asemenea de problemele foarte specializate cum ar fi schimbul de informații privitoare la nave și la încărcătura acestora sau armonizarea metodologiei aplicate de statele membre

în cadrul anchetelor, ca urmare a unor accidente. Încă de la înființare, Agenția a primit noi sarcini: un rol de sprijin operațional pentru statele membre în lupta împotriva tuturor formelor de eventuală poluare maritimă importantă, un rol de control al siguranței la bordul navelor (nu în port), sarcina de a evalua formația maritimă în țările terțe. Această ultimă activitate constă în invitarea părților interesate să coopereze mai intens în cadrul activității de prevenire. În vederea atingerii acestui obiectiv, AESM organizează cu regularitate ateliere la care participă experți europeni.

La întâlnirea europeană la vârf din 13 decembrie 2003, șefi de state și de guverne au decis că Agenția își va avea sediul la Lisabona.

De la înființare, Agenția își are sediul la Bruxelles.

Informații

Data înființării: 2003

Director: Willem de Ruiter

Personal: 50 (în 2004)

Adresa: 12, rue de Geneve, B-1140 Bruxelles

Tel: (32-2) 298 58 12

Fax: (32-2) 298 48 91

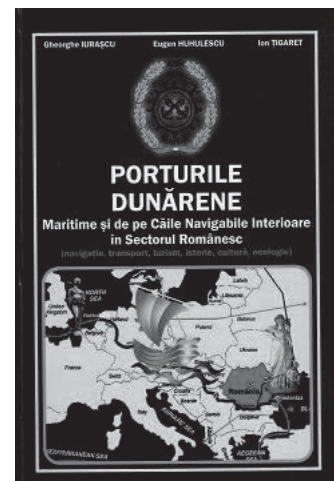
E-mail tren-ems-a-info@cec.eu.int

Internet: www.emsa.eu.int



DUNĂREA

Sub tutela Autorității Navale Române (ANR) a fost editată publicația „Porturile Dunărene, Maritime și de pe căile navigabile interioare în Sectorul Românesc” împreună cu o culegere de hărți „Rutiera Dunării-Litoralul Mării Negre și căile navigabile interioare în Sectorul Românesc”.



Autori: comandant de lungă cursă Gheorghe Iurașcu, Eugen Huhulescu și Ion Țigaret.

Lucrarea poate fi procurată de la ANR la prețul de 150 lei.

Relații la telefon: 0744.341.187

Marea Noastră

MESAJ ADRESAT ADUNĂRII GENERALE
A LIGII NAVALE ROMÂNE, BUCUREȘTI - MAI 2008



Membri ai subfilialei LNR „Amiral Petre Bărbuneanu”
din Școala nr. 10 Mihail Coiciu - Constanța

Membrii juniori ai Ligii Navale Române, subfiliala „Amiral Petre Bărbuneanu” Constanța, transmit Adunării Generale salutul tineretului constănțean, devenit tradițional în ultimii ani.

Ne considerăm mesageri ai tinerei generații, deoarece ne-am implicat în activități ale Ligii Navale cu deschidere largă în domenii cultural-artistice, sportive și științifice, specifice vieții dedicate Mării Negre, Dunării și apelor interioare ale României.

În fiecare an, generații de elevi pășesc pragul liceelor unde duc solia evenimentelor acestor acțiuni civice, naționale, cu speranța continuării lor la un nivel mai înalt, sub coordonarea Ligii Navale Române și a celorlalți factori educaționali locali.

Sperăm ca într-un viitor apropiat să se formeze un nucleu național al reprezentanților subfilialelor din țară, pentru a pune bazele unui proiect de dezvoltare a unei concepții de raportare la nivel european, privitor la viitorul mărilor și oceanelor lumii, în contextul unei civilizații aflate acum în impas din punct de vedere ecologic.

Urăm tuturor participanților la această întâlnire sănătate, realizări în plan profesional, pentru a se putea bucura alături de familiile domnilor lor de tot ce le poate oferi viața și tradiționalul - **Vânt bun de pupa!**

Apel către părinți și bunici

Dacă iubiți MAREA și DUNĂREA, dacă îndrăgiți MARINA, îndemnați-vă copiii și nepoții să intre în marea familie a Ligii Navale Române.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ este o asociație neguvernamentală care promovează în rândurile tineretului cultura marinărească și sporturile nautice.

pentru

COSTUME DE BAIE

Costum de baie al fetelor pe plajă la Constanța în anul 1906. Nici apa, nici soarele nu atingeau corpul.



Costume de baie bărbătești din anul 1917



Costum de baie - 2006





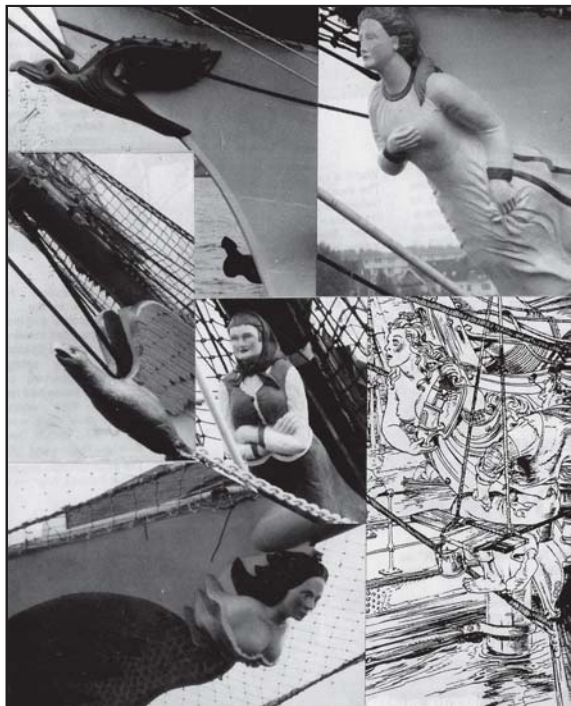
tinereț

Marea Noastră

GALIOANE: Galionul (sau figura de galion) este o sculptură fixată în prova unei nave, reprezentând un personaj istoric sau mitic ori un vultur, un delfin, o sirenă, un balaur etc.

Destule nave aveau drept galion sculpturi de doamne și domnițe.

Galion, parâme și lanțuri



Galionul Navei Școală „Mircea” este o sculptură în lemn a domnitorului Mircea cel Bătrân (Versurile cântecului „Bricul Mircea”: Galion, în prova stă Mircea bătrânul/Mustața-i neagră ca și fumul)



Comandor A. NEGULESCU
(Moz Delamare)

SUBLIM: să duci peste mări și oceane toate dorurile tale...
(profesiune de credință a unui marinar adevărat)

*Ce poate fi mei sublim
de cât să te fi născut pe
năutul călăuzului Văloan, să
te fi inițiat pe al Văloan.
vitei și perfecționat pe
puntea lui „Mircea”. să fie
în stare a duce numele
tăii. tale peste mări și
oceane sub faldurile pavi.
lionului național în care
se leagă toate dorurile
tale și noțiunile naamului*

C. A. Negulescu

Din lirica marină

Furtuna*

Bricului Mircea

Punte rece
Valul trece
Sărutare de fecioare...

- Chip de ceară -

La timonă
Urlă vântul ca o fiară

- Noaptea geme...

Pe talaze nesfârșite
De fantome
Despletite
Plâng dureri deslănțuite.

Spuma'n clocot
Saltă'n hohot
De isterică plăcere;
Glas de crivăț
Cu putere
Necredința ta o cere...

.....
- Punte rece
Valul trece
Sărutare de fecioară...

SPRING

*Poezie preluată din numărul 2-3 al revistei
„MAREA NOASTRĂ”, februarie-martie 1937



Cu ce-am greșit?

Se frânge cântul mării iar,
În lotcile de chihlimbar
Și-i tihnă lângă infinit,
Păcat că tu n-ai revenit...

De ce te-aștept, de ce'n zadar
Se frânge cântul mării iar?
Tu n-ai să vii la infinit;
Cu ce-am greșit că te-am iubit?

Constantin CONSTANTINESCU

Albastrul

Nesfârșită-i adormirea
Peste falduri de mătăasă,
Ce îmbracă unduirea
Mării calde, voluptoasă

Doară vânturi ne-auzite
Se desmiardă printre valuri,
Doar peneluri nevăzute
Mângâie, încet, spre maluri.

Aurind în larg danteluri
Jucăușe și sprintare
Mici rubinuri, mici cristaluri,
Păsări ude, călătoare.

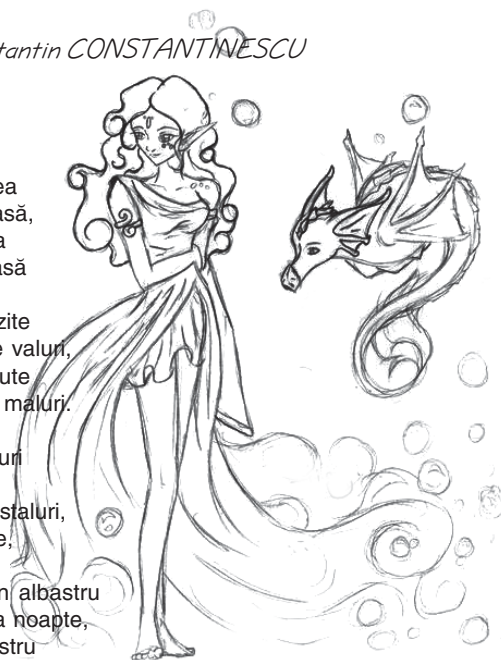
Care-aleargă spre-un albastru
Sobru, dat de neagra noapte,
Ce apoi, încet, sub astru
Se deschide peste poate.

Leagăn viu, în care licuri,
Câte unul, câte unul
Coborât-a în adâncuri
Să lumine, slab, nisipuri

Se colorează mii de ape
Pe albastru-n tonuri vii,
Mai departe...mai departe,
Cu smaralde purpurii

Peste tot ce este viață,
Lângă țărnul dezmoțit
Doar albastru-n dimineată
Farmecă un chip iubit

prof. Elena STĂNESCU



Iarna la mare

Este-o iarnă-așa geroasă
nici n-ai vrea să ieși din casă.
Țintuite sunt de maluri
în cătușe, albe valuri.

Pe-o banchiză mișcătoare,
pescărușii stau la soare.
Unii prind ușor în gheare,
câte-un pește ce mai sare
ca să vadă pe afară
semn trimis de primăvară.

Ana RUSE



SPORTURI NAUTICE

Class One Romanian Grand Prix

Maria GROSU

Una din celebrele curse ale bărcilor cu motor din clasa 1, etapă a Campionatului Mondial se desășoară în România începând din anul 2007.

Prima ediție **Class One Romanian Grand Prix** s-a desfășurat în perioada 31 august – 2 septembrie 2007, pe lacul Siutghiol din Mamaia, și a reprezentat a patra etapă din acest circuit mondial de mare vizibilitate și prestigiu. **Class One World Powerboat Championship** reprezintă echivalentul pe apă al Formulei 1 și este cea mai spectaculoasă cursă de ambarcațiuni de mare putere din lume, o competiție alimentată de pasiune și adrenalină ce atrage anual peste 1 milion de privitori și aproximativ 250 de milioane de telespectatori.

Echipe din 10 țări, formate din piloți, copiloți și staff-uri tehnice au intrat în această bătaie de înaltă clasă tehnologică, de putere financiară și măiestrie a pilotajului, disputându-și cel mai râvnit premiu din lumea sporturilor de viteză pe apă.

Șasiurile, motoarele, măsurile de securitate pentru piloți s-au îmbunătățit și, asemănător Formulei 1, se folosesc în designul și construcția bărcilor materiale și tehnică împrumutate din industria aeronautică. Astfel, un aliaj de fibră de sticlă, kevlar și fibre de carbon au înlocuit lemnul în producția scheletului bărcii (șasiurile Victory domină competiția în ultimii zece ani), iar forma sa este de două feluri: bot ascuțit (gen șalupă) sau catamaran (preferat în ultima vreme). Propulsia este diesel sau pe petrol, iar cele două super-motoare de 900 de cai putere ce au monopolizat podiumul în ultimii șapte ani sunt Lamborghini V8.

Class One World Powerboat Championship este un spectacol de mare viteză, de artă a conducerii, de putere tehnologică și financiară, un eveniment impresionant, ce captează anual atenția a sute de mii de oameni.

Acest sport extrem este echivalentul Formulei 1 în bărci cu motor de 12 m lungime, ce cântăresc cinci tone și sunt propulsate de motoare duble totalizând 1800 de cai putere, se întrec la viteze periculoase ce depășesc 260 km pe oră, în condiții imprevizibile.

Locațiile curselor, printre care Golful Arabia, Fiordurile Norvegiene și Coasta Mediteranei, sunt pline de exotism și concentrează pe parcursul celor 3 zile de concurs numeroase evenimente mondene. Interesele tuturor echipelor aflate în cursă sunt reprezentate de International Offshore Team Association al cărui președinte este șeful Hassan bin Jabor Al-Thani, iar sediul central este în Qatar.

Istoria curselor de bărci cu motor începe în data de 6 mai 1956 (la șase ani de la primul Campionat Mondial de Formula 1), când căpitanul Sherman „Red” Crise organizează în Marea Caraibelor celebrul eveniment Miami - Nassau. Cursa de 194 de mile a fost câștigată de americanul Sam Griffith în nouă ore și 20 de minute (viteză medie 19,7 mile pe oră), într-o barcă propulsată de două motoare Cadillac Crusader de 215 cai putere. Figură legendară a sporturilor nautice, Griffith moare prematur, în 1963, după ce câștigă de patru ori cursa caraibeiană. În semn de recunoaștere a talentului său, un an mai târziu trofeul ce recompensează câștigătorul Campionatului Mondial Class One îi împrumută numele.

Prima cursă europeană se organizează în Anglia, în 1961, între Cowes și Torquai (179 mile), iar peste un an tradiția începe și în Italia cu Viareggio – Bastia – Viareggio, cursa câștigată de fostul comandant de submarin Attilio Petroni. Totuși, piloții americani domină competițiile Class One, primul titlu câștigat de europeni venind în 1978 din partea italianului Francesco Cosentino, pe o ambarcațiune proiectată la

Viareggio. După un recul la sfârșitul anilor '80, Class One se reorganizează în 1992, cunoscând o dezvoltare extraordinară atât în planul inovațiilor tehnice, cât și al celor sportive. Devine un campionat mondial pe etape, cu participare internațională și mediatizare din ce în ce mai mare, iar vitezele atinse de bolizi pe apă depășesc 200 km/h (bariera celor 100 de mile pe oră fusese bătută încă din 1980).

Până în prezent, americanii dețin supremația în privința titlurilor mondiale câștigate (14), urmați de italieni (12), englezi (7), arabi (6), norvegieni (5) și câte unul adjudecat la piloți din Brazilia, Monaco și Arabia Saudită (cinci piloți au câștigat campionatul la debut). După anii de pionierat din deceniile șase și șapte, sporturile nautice de viteză au căpătat treptat amploare, banii tot mai mult investiți în tehnica înaltă transformând ambarcațiunile Class One în adevărate „miniuzine plutitoare”.



Jotun 90 - bolidul câștigător al cursei din această vară de la Mamaia

În această vară s-a organizat, pentru al doilea an consecutiv, în stațiunea Mamaia, o etapă din campionatul internațional de ambarcațiuni de mare putere, Class One World Powerboat Championship. Argumentul alegerii acestui loc este faptul că ediția de anul trecut a fost caracterizată drept un succes notabil atât de participanți cât și de public.

Viteze periculoase de peste 250 km/h, condiții imprevizibile, adrenalină, piloți curajoși, femei frumoase care îi încurajează, șeici faimoși din Orient – acestea sunt doar câteva dintre ingredientele Grand Prix-ului românesc de Class One, echivalentul Formulei 1 pe apă.

Clasamentul în finala curselor de la Mamaia a fost următorul:

Locul I – Jotun 90 (Norvegia) - viteză medie 179,8 km/h; Locul II – Qatar 95; Locul III – Victory 7 (Emiratele Arabe Unite);

Clasamentul general după cinci etape: Locul I – Victory 1, 81 p. (Emiratele Arabe Unite); Locul II – Victory 7, 71 p. (Emiratele Arabe Unite); Locul III – Qatar 95, 63 p.

Clasamentul european: Locul I – Jotun 90, 54 p. (Norvegia)

Pentru cei care au dorit să experimenteze senzații tari, organizatorii au pregătit o surpriză. O ocazie unică! Pe durata zilelor de concurs, au putut urca la bordul unei ambarcațiuni de cursă, care, condusă de piloți cu experiență, a depășit bariera celor 100 de mile pe oră iar doritorii au putut chiar pilota una dintre cele două ambarcațiuni de cursă Nor-Tech ce ating viteze de peste 150 km/h, secondări de copiloți cu experiență. Lecții de pilotaj, concursuri, dar și multe alte surprize au oferit șansa de a simți adrenalina pe care acest sport o produce.

Litoralul românesc (V)

În numerele trecute s-au publicat patru fragmente ale acestui studiu topografic, bazat pe lucrările în teren executate de Direcția Hidrografică Maritimă, în a doua parte a secolului XX (la care autorul a participat ca specialist reputat) și pe actualizarea datelor cu elemente apărute ulterior

colonel (r)

Vergiliu MOROIANU

De la satul Vadu (ex. Caraharman, fost port, utilizat mai mult vara, în epoca de glorie a Histriei), până la Sfântu Gheorghe și de aici mai departe până la Sulina și baia Musura, faleză înaltă dispăre și în locul său apare partea joasă - cordonul litoral (cota + 1,5 + 2,0m), format din mai multe grinduri despre care voi da informațiile ce se cuvin prin rândurile care vor urma.

Grindul Chituc este cel mai mare dintre grindurile care fragmentează sau delimitează complexul lacustru Razim-Sinoie de apele Mării Negre. Lungimea sa maximă, de la gura Buhazului (Boazului) la cordonul de lacuri ce formează Edighiolul (Idighiolul). Edighiolurile (Idighiolurile), se întind pe 25 km. Lățimea maximă este de 4 km. În zona centrală, ea crește treptat, de la câțiva zeci de metri în sud, atinge lățimea maximă în dreptul Vadului și apoi scade treptat spre partea sa nordică și se reduce din nou la câțiva zeci de metri după ce se formează grindul Pricop. Partea sudică a grindului Chituc este străbătută de două gârle - Gârla Mare și Gârla Mică, care sfârșesc prin Gura Buhazului, prin care apa din lacul Sinoe se evacua altă dată în Marea Neagră. Pe faleză, pe pantele acesteia și la baza acestora, până la cele două gârle și între acestea, crește o vegetație cu pronunțat specific marin. În trecut, pentru a se ajunge pe grind, trebuia să se treacă peste aceste gârle, după ce se cobora panta amenajată de la Vadu. De cele mai multe ori, cei care se încumetau să meargă pe aici și care erau lipsiți de experiență rămăneau împotmoliți în aceste gârle (a se vedea relatarea lui Nicolae Ionescu Johnson din „Însemnările unui marinar”).

Cu aproximativ 25 de ani în urmă la Vadu, în apropierea falezei, a fost ridicată o mare construcție unde a funcționat sediul unei întreprinderi de stat, care a avut ca obiectiv valorificarea unor metale rare din nisipul grindului. Fără să țină seama că acest grind era rezervație naturală (prin dispunerea și compoziția nisipurilor și a vegetației sale), s-a trecut la modificarea stării sale naturale. De la Vadu, după ce se coboară panta falezei, deplasarea pe grind se face pe un drum betonat, cu un singur fir de circulație, prevăzut din loc în loc cu refugii în vederea depășirilor. Peste cele două gârle s-au construit două poduri. Drumul traversează grindul în direcția SV-NE, fiind supraînălțat în rambleu cu o cotă maximă de +2m, față de nivelul normal al grindului. Acest drum se termină, la câteva sute de metri de plajă, cu un rondou, pentru întoarceri. De la acest



Vadu

rondou drumul se continuă pe plajă, fiind accesibil mașinilor bine echipate. Din drumul betonat, la aproximativ 1 km după plecarea din Vadu, pe partea stângă, se poate coborî pe grind și deplasarea se poate face spre grindul Pricop sau spre Edighioluri pe două drumuri naturale, pe nisipurile grindului, accesibile tuturor tipurilor de autovehicule. Pe Grindul Chituc, de la Gura Buhazului spre nord, foarte aproape de plajă sunt mai multe puncte

pescărești, un obiectiv militar și o construcție nouă a Inspectoratului Navigației Civile. De la sud spre nord, pe grindul Chituc și mai departe pe grindul Pricop există o linie electrică de înaltă tensiune.

Referitor la formarea acestui grind dr. Adrian Rădulescu și dr. Ion Bitoleanu precizează „...decăderea de la Histria s-ar lega de înnămolirea accentuată a portului care-l face de la o anumită epocă impracticabil pentru un comerț maritim normal; situația se agravează încă de la sfârșitul secolului IV î.e.n. și începutul sec. III î.e.n.. Golful se transformă în lagună, corăbiile nu mai pot pătrunde la Histria, apare acel Chituc, pe care grecii îl numesc Pieptul ceea ce duce implacabil la decăderea orașului”¹.

De la zona Edighiolurilor grindul se îngustează mult și continuă spre nord până la un canal artificial administrat de o secție ce aparține de Apele Române. Canalul permite evacuarea surplusului de apă din Sinoe în apa mării. Peste acest canal s-a realizat un pod metalic ce se poate ridica, la nevoie, pentru a permite trecerea unor ambarcațiuni mai mari. De la acest pod până la Gura Porțiței se desfășoară grindul Pricop, care separă apa lacului Sinoe de cea a mării. Lățimea grindului este variabilă fără a depăși 100 de metri. La malul mării este o plajă cu nisip fin și spre lac o vegetație de apă dulce. Grindul este întrerupt

de mai multe periboine, între care Periboina Mare. Lățimea și adâncimea acestora variază în funcție de nivelul apei din lac. Deplasarea pe grind de la canalul amintit până la Gura Porțiței se poate face numai pe jos, dacă există posibilitatea trecerii peste periboine. Pe acest grind în apropierea periboinelor se află un punct pescăresc. Distanța maximă de la Gura Buhazului până la Periboina Mare este de 30 km și de 37 Km până la Porțița. Pe această

1 A. Rădulescu și I. Bitoleanu - Istoria Românilor dintre Dunăre și Mare, Ed. Științifică și Enciclopedică, București. 1979

distanță la malul apei se află o plajă cu nisip foarte fin și cu o pantă dulce ce se întinde mult în apa mării.

Pescarii din grindurile Chituc și Pricop au avut amabilitatea și ospitalitatea de a mă găzdui, în anul 1962, pe mine și pe militarii din grupa mea topografică, atunci când am executat măsurători în zonă. Timp de 15 zile am trăit alături și în mijlocul pescarilor. A fost greu, dar frumos și sănătos să trăiești departe de aglomerațiile omenești, numai între cer și ape, nisip și stuf, cu organismele și viețuitoarele naturii; să te confrunți ziua cu tăunii și noaptea cu țânțarii. La începutul activității, în această zonă m-au frământat multe gânduri. Eu eram obișnuit cu terenul, dar mă preocupa gândul

cum vor suporta tinerii militari din grupa mea noul mod de viață. Spre mulțumirea mea sufletească ei s-au obișnuit repede și în final s-au declarat mulțumiți. Acele zile au fost un examen pe care ei l-au trecut cu ușurință. Erau multe probleme care mă preocupau: apa, hrana, odihna, starea de sănătate. Cu multă economie, apa luată cu noi în bidoanele din dotare, a fost consumată rațional. Cu mâncarea ne-am descurcat bine, căci pentru gazdele noastre - pescarii, făceam schimb: pentru o conservă de carne și ceva biscuiți primeam borș de pește, pregătit așa cum știu pescarii să-l facă. Cu dormitul a fost mai greu, dar un maldăr de stuf a fost un bun așternut și foaia de cort a făcut mai mult decât o pătură cu cearceaf. Preocupați cu măsurătorile noastre, zilele au trecut repede, lucrul din teren trebuia terminat în timpul fixat și așa a fost, căci la data stabilită mașina de la cantonamentul nostru, ce se afla la farul Midia, venise. Lucrul din teren din zona far Midia - Periboina Mare lua sfârșit. Începea o nouă zonă de lucru mult mai dificilă, Gura Portiței - Sfântu Gheorghe.

Gura Portiței este singura comunicare dintre complexul lagunar Razim-Sinoe și Marea Neagră. Legat de toponimia numelui Portița, Constantin C. Giurăscu și Dinu C. Giurăscu fac următoarea relație: „...Portița, forma diminutivă din

romanicul **porta**, care înseamnă **poartă**, **intrare**. Numirea românească a fost adoptată atât de primii turci de la venirea lor în Dodrogea în sec. al XIII - lea..., cât și de turcii otomani la începutul sec. XV-lea; ei i-au spus Portița Bogasi, adică



Gura Portiței

golful (sau intrarea) Portița. Și rușii au adoptat numele românesc; în hărțile lor stă scris Portitkoe Ghirlo «Gârla Portiței». Prima mențiune a Portiței este în harta țărmlui Mării Negre, tipărită de J.B.Homann la Nürnberg pe la 1710. Numele însă este notat defectuos „Portkztzia” în loc de Portitzia adică Poartă. La fel e transcris și în harta geografului englez H. Mall tipărită la Londra în 1711-1715. Corect, cu numele real, apare Portița în jurnalul de călătorie al exploratorului austriac von Brognard în 1786 „Portizza bogasi” (citește Portița), apoi pe harta lui Riga din Velestein și în harta statistică rusă publicată în 1835².

„Însăși trecerea spre mare apare pe hărțile germane, engleze, rusești din sec. XVIII și începutul sec. XIX cu vechiul nume românesc – Portița, care datează probabil încă din perioada evului mediu timpuriu și care a rezistat ocupației multiseculare turcești, dovadă că locul a prezentat fără întrerupere o importanță economică și strategică particulară”³.

Gh. Vâlsan găsește, în anul 1935, Portița pe o hartă rusească de pe vremea lui Petru cel Mare, considerând-o cea mai veche denumire românească la Marea Neagră⁴.

Sunt două posibilități care permit accesul la Gura Portiței: pe calea apei plecare cu o ambarcațiune din portul

pescăresc de la Jurilofca pe canalul Nr.1 și de aici pe apele lacurilor Razim și Golovița și o a doua posibilitate de pe grindul Lupilor până la cabana vânătorilor cu orice mijloc de deplasare și de aici, după ce se trece peste un pod-stăvilar, pe un grind în formare, până la malul mării acolo unde surplusul de apă din lacurile Razim și Golovița se scurgea în trecut în apa Mării Negre, printr-o gârlă denumită Gura Portiței.

De-a lungul anilor, lățimea și adâncimea gurii au fost foarte variabile, în funcție de debitul de apă din complexul lagunar, mergând de la 200 m până la secare. Volumul de apă ce se scurgea era strâns legat de regimul vânturilor dinspre mare sau lac, și debitul Dunării. La sud și

la nord de gură lățimea cordonului se mărește mult formând grindul de la Portița, unde au fost ridicate o cherhana, o construcție din cărămidă, o cabană pentru un post de observare și clădirea pentru observatorul farului. În anul 1946, pe grind, foarte aproape de gură a fost pus în funcțiune farul Gura Portiței. Cu înălțimea sa de 22 m, lumina sa albă cu sclipiri se vede de la 17 Mm (perioadă 9 secunde: lumină o secundă, întuneric 8 secunde). În anul 1966, în zilele de 4-6 ianuarie s-a produs o puternică furtună cu precipitații mari sub formă de ploaie și ninsoare. Marea a fost agitată gradul 5-6. Valurile foarte mari, combinate cu nivelul crescut al apei din lac, au făcut ca lățimea gurii să crească repede de la 25 m la 70-80 m și apoi mai mare de 100 m. În urma furtunii, cordonul litoral s-a erodat formând o gură foarte mare prin care apele din lac se uneau ce cele ale mării. Clădirea farului a fost distrusă, farul a fost scos din funcțiune, s-au produs pagube materiale mari. Eșafodajul metalic al farului a trebuit să fie mutat, deoarece apa mării ajunsese la baza farului. O nouă furtună în anul 1977 a produs din nou pagube mari. Clădirea din cărămidă ce aparținuse grănicerilor a fost spălată de ape, farul a fost din nou afectat și a fost nevoie să fie din nou mutat în interiorul grindului spre sud, cu circa 400 m.

(va urma)

2. Constantin C. și Dinu C. Giurăscu, *Istoria Românilor vol.1 p.135-136. Ed. Științifică, București, 1974*

3. A. Rădulescu și I. Bitoleanu, *Istoria Românilor dintre Dunăre și Mare. Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1979*

4. Ariadna Breier, *Lacurile de pe litoralul românesc al Mării Negre. Studiu hidrogeografic. Ed. Academiei, R.S.R. București, 1976*

Războiul naval în Marea Nordului, în anul 1915

Cpt. cdor dr. Olimpiu Manuel
GLODARENCO

Directorul Muzeului Marinei
Române

Torpilele cuirasatului FORMIDABLE în Marea Măneacă a demonstrat *Amiralității* britanice pericolul la care erau expuse transporturile pentru aprovizionarea armatei, datorită organizării a două baze de submarine inamice în apropierea teatrului de operații. Statele majore ale armatei și marinei au elaborat, fiecare pe cont propriu, câte un proiect de recucerire sau distrugere a bazelor de la Zeebrugge și Ostende. Aceste două planuri au fost respinse de regele Belgiei, iar acțiunea ofensivă necesară a intrat într-un impas, astfel că armata a decis să acționeze în cealaltă extremitate a frontului inamic, anume în Dardanele¹.

În aceste condiții, flota s-a menținut într-o atitudine defensivă, mărginindu-se să *aștepte și să vadă*, repartizându-și forțele pentru a riposta, în forță, rapid și în siguranță, la toate provocările flotei germane. La Harwich se aflau 4 crucișătoare, 2 flotile de torpiloare și un submarin, sub comanda comandorului Tyrwhitt; la Rosyth, viceamiralul Beatty se afla la conducerea crucișătoarelor de bătlie și a două escadre de crucișătoare, iar viceamiralul Bradford comanda Escadra a 3-a de cuirasate; la Scapa Flow, amiralul Jellicoe ținea în alertă marea flotă de cuirasate tip dreadnought. În principiu, *Amiralitatea* britanică a abandonat toată inițiativa în favoarea flotei inamice, dar a desfășurat, neîntrerupt, activități de pregătire și de organizare perfectă a radiogoniometriei și a descifrării tuturor radiogramelor germane. Era, în această atitudine, o liniște, nu un sentiment de putere și dominare incontestabilă care, după bătlia de la Falkland, a fost exercitată pe toate oceanele².

În flota germană, din contră, domnea o mare nervozitate. După ce a făcut mari sacrificii pentru a crea o flotă formidabilă, capabilă să acționeze la ordinele sale, împăratul a decis ca aceasta să fie conservată intactă pentru a decide finalul războiului. Această decizie a provocat mari nemulțumiri amiralului Tirpitz și statului său major. În aceste condiții, s-a format un veritabil mic complot între marii comandanți navali pentru a-l determina pe Wilhelm II

să revină de la decizia lui. Raportul înaintat acestuia la începutul anului 1915 preciza rolul submarinelor în distrugerea comerțului britanic și oferea comandantului flotei o mare inițiativă pentru a angaja toate resursele în obținerea succesului. Împăratul a refuzat, pur și simplu, conținutul raportului, afirmând că, comandantul *Flotei de Mare Largă* germană avea puterea de a întreprinde, în Marea Nordului, raiduri împotriva forțelor avansate ale inamicului, și de a le combate cu forțe superioare, dar trebuia să evite orice posibilitate de angajare a forțelor inamice care i-ar fi fost net superioare, deoarece orice bătlie navală defavorabilă ar fi putut avea consecințe dintre cele mai grave pentru acel moment când situația generală ar fi dat flotei o valoare excepțională ca instrument politic în mâinile celui care ar fi câștigat războiul. Împăratul dorea să prevină raidurile importante și să slăbească protecția coastelor inamice³.

Prins între cele două curente, comandantul șef al flotei, Ingenohl a întreprins, timid, raidul care i-a fost permis, dar nu a îndrăznit, pentru a restabili succesul compromis, ca acesta să fie sprijinit de flota de linie, astfel că a pierdut bătlia de la Dogger Bank.

Operația germană de la Dogger Bank⁴ se afla, de mult timp, în proiect, având forma unui raid al torpiloarelor cu sprijinul crucișătoarelor, care urmau să curețe ruta spre Dogger Bank de șalupele care efectuau serviciul în favoarea inamicului și, dacă condițiile erau favorabile, să surprindă forțele ușoare de supraveghere ale acestuia.

Pe 23 ianuarie 1915, vremea părea favorabilă desfășurării acestei acțiuni. Seara, crucișătoarele de bătlie SEYDLITZ, MOLTKE, DERFLINGER, BLÜCHER, 4 crucișătoare ușoare și 2 flotile de torpiloare au ieșit în larg pentru executarea misiunii preconizate, întoarcerea fiind prevăzută pentru seara următoare. Singura forță de sprijin era formată din 5 nave de linie vechi.

Prin serviciul său de informații, *Amiralitatea* britanică cunoștea, încă de pe 15 ianuarie, că germanii pregăteau o acțiune asupra coastelor engleze. O recunoaștere în apele germane, desfășurată pe data de 19 ianuarie de către crucișătoarele lui Beatty și forțele dislocate la Harwich, nu a relevat mișcări suspecte. În ziua de 23 ianuarie,

descifrarea unei radiograme inamice a informat *Amiralitatea* că germanii intrau în acțiune, astfel că a fost adoptat, de urgență, dispozitivul defensiv.

Cele 5 crucișătoare de bătlie ale amiralului Beatty și forța de la Harwich au luat drum spre o poziție la nord-vest de Dogger Bank, Escadra a 3-a de cuirasate și Escadra a 3-a de crucișătoare s-au deplasat la 30 de mile de Dogger Bank, iar *Grand Fleet* s-a plasat pe paralela Aberdeen, la mijlocul distanței dintre Scoția și Norvegia.

La orele 07.00, cele două părți au luat contactul prin crucișătoarele AURORA și KÖLBERG, la distanță de 6.000 de metri. De o parte și de cealaltă, navele se apropiau și deveneau vizibile prin semiobscuritate. La interval de câteva minute, AURORA a semnalizat *Sunt în acțiune cu „Flota de larg”*. Aproape simultan, crucișătorul ușor STRASSUND a transmis *Am descoperit aproximativ 8 nave mari spre nord-nord-vest*. Cei doi adversari puteau fi, astfel, îndreptățiți să considere, prin aceste recunoașteri, că, în ceața dimineții, se găseau în fața forțelor principale inamice.

Dacă Beatty avea dreptate să suspecteze informația, von Hipper avea un mare motiv să o creadă, de aceea a făcut cale întoarsă, repetând comandantului șef semnalul transmis de la STRASSLUNG. Luând drum spre nord-est, el a fost urmărit de crucișătoarele de bătlie ale lui Beatty, care au mărit viteza, progresiv, până la 29 de noduri, în timp ce crucișătoarele germane se străduiau să-și păstreze viteza după cea a lui BLÜCHER, de 23 de noduri.

La orele 9.00, crucișătorul de bătlie britanic LION, aflat în prova dispozitivului, a deschis focul de la 18.000 de metri asupra liniei germane, care a ripostat, câteva minute mai târziu. Succesiv, crucișătoarele de bătlie TIGER, PRINCESS ROYAL, NEW ZEALAND, au intrat în acțiune. Tirul artileriei navelor germane era foarte precis, astfel că LION și TIGER au suferit avarii grave. LION a fost obligat să părăsească dispozitivul și să reducă viteza la 15 noduri. SEIDLITZ s-a înapoiat la coasta germană foarte avariat, iar BLÜCHER, rămas în urmă, a rezistat, un timp, cu hotărâre, tirului concentrat care a sfârșit prin a-l scufunda. Cu toate acestea, restul forțelor germane a reintrat în bazele sale fără alte probleme.

¹ Sir Julian Corbett, *Naval Operations*, vol. I, Longmans & Co., London, 1920, pp. 143-145

² R. Hough, *The Great War at Sea 1914-1918*, Oxford University Press, Oxford, 1983, p. 137

³ Admiral Reinhard Scheer, *La flotte allemande de haute mer, pendant la guerre mondiale*, Payot, Paris, 1928, p. 108

⁴ John Rushworth Jellicoe, *La "Grand Fleet" (1914-1916)*, Payot, Paris, 1928, pp. 203-209

Churchill avea să scrie foarte just⁵: *Este remarcabil cum opinia publică s-a manifestat în a judeca operațiile maritime cu un spirit mai critic și mai parțial decât pe cele terestre. Noi aveam, pe teatrele terestre, pierderi însemnate, în mare parte inutile, în mare parte cu rezultate infime și insuficiente... Aprecierile publice au fost, față de războiul terestru, ori indulgente, ori provizorii. Altfel a stat situația în cazul marinei. Marea este plană și clară: pe suprafața sa, orice navă este vizibilă, o țină precisă. Dacă am pierdut o navă, este un eveniment asupra căruia nu se poate discuta. Dacă pierdem o singură navă, aceasta este consecința câtorva cauze deosebit de simple, anume neglijența, aroganța, incapacitatea, și acest lucru blamează cu siguranță.*

Această bătălie de la Dogger Bank a fost considerată, și de englezi și de germani, ca fiind un eșec, și însuși marele amiral von Tirpitz a fost convins că acest lucru nu trebuia repetat. În raportul din 26 ianuarie, acesta a declarat că situația flotei germane, în comparație cu cea britanică, devenea din ce în ce mai defavorabilă; ocazia fusese pierdută, iar, din acel moment, trebuia utilizate, la extrem, orice alte posibilități care ar fi apărut, fără a pune în pericol existența *Flotei de Mare Largă*. Aceste posibilități erau: atacurile cu ajutorul dirijabilelor asupra Londrei, centru al rezistenței morale a inamicului; blocada submarină, care se limita, într-o fază incipientă, la Tamisa; războiul de cursă⁶.

În rest, noul comandant suprem al flotei, amiralul Hugo von Pohl, care l-a înlocuit pe amiralul Frederick von Ingenohl, nu a avut decât o singură idee, fixă, pe care a susținut-o cu tenacitate, și pe care a făcut-o să triumfe momentan: războiul submarin împotriva comerțului britanic. În afară de acesta, el considera minarea coastelor inamice ca fiind asemănătoare cu atacul direct asupra inamicului, dar o latură secundară a războiului submarin. Pentru a oferi flotei activitatea necesară menținerii unui spirit combativ, von Pohl a răspuns, cu amabilitate, unei întrebări a *Statului Major al Armatei*, că întărirea forțelor Escadre din Baltica, pentru a sprijini trupele de uscat să respingă armatele ruse care se pregăteau să înainteze spre Memel. El a sugerat că hotărâse să redisloce o mare parte a flotei în vederea executării de acțiuni în Marea Baltică, nelăsând în Marea Nordului decât

o escadră și un grup de acoperire⁷.

Șeful *Statului Major General* nu era de acord cu ideea de a muta în Baltica centrul de greutate al situației strategice, din moment ce flota britanică se putea lipsi de un mare număr de nave, atât pentru Dardanele, cât și pentru apărarea în cadrul războiului submarin, astfel că a decis să nu trimită în apele Balticii decât forțe ușoare. Problema s-a pus, din nou, în luna iulie, *Statul Major al Armatei* emițând opinia prin care flota ar fi trebuit să execute acțiuni demonstrative în Golful Riga. Șeful *Statului Major General* nu a dat niciun ordin ferm, lăsând pe cei doi comandanți, ai flotei din Baltica și *Flotei de Mare Largă*, să coopereze în mod direct. Pe 18 august, o flotă germană formată din 50 de nave a pătruns, după îndelungi eforturi, în Golful

Războiul împotriva
navelor comerciale,
dus cu ajutorul
submarinelor,
a devenit unicul și obsedant
obiectiv al autorităților
navale germane,
și preocuparea dominantă
a marinelor aliate.

Riga, de unde ea a fost obligată să se îndepărteze, a doua zi⁸.

Din ce în ce mai mult, războiul naval din Marea Nordului și-a pierdut caracterul militar. În afară de acesta, au fost organizate rare operații, întreprinse de o parte, cât și de cealaltă, în această mare, care au constat în raiduri ale dirijabilelor și minări. La litoralul german, dar și la cel englez, lansările de mine s-au făcut în scopul blocării forțelor de suprafață și submarine inamice. Eficacitatea lor a fost redusă, deoarece câmpurile de mine au fost, repede, descoperite, iar singurul rezultat a constat în acțiunile istovitoare ale navelor dragoare⁹.

Pe coastele germane, principalele minări s-au executat pe drumul presupus a-l parcurge forțele navale britanice, astfel: **17-18 aprilie** - crucișătoarele STRALSUND și STRASSBURG au lansat, fiecare, 120 mine, fiind escortate de alte 3 crucișătoare și sprijinite de 3 escadre de linie, instalând două baraje de 30 de mile lungime în fața

coastei stâncoase de la Swarte Bank; **17-18 mai** - STRALSUNG, STRASSBURG, PILLAU și REGENSBURG, purtând, fiecare, câte 120 mine, au lansat două baraje la Dogger Bank; **1-2 august** - puitorul de mine PELIKAN a instalat un baraj contra submarinelor britanice format din 440 mine imersate la 14 metri, între nava-far de la Borkum și gura de vărsare a Fluviului Ems; **6-8 august** - germanii au folosit vechea navă engleză METEOR, transformată în puitor de mine, care a transportat 450 de mine destinate să bareze Moray Firth. *Amiralitatea* britanică, prevenită, a ordonat flotilei de la Harwich să iasă în urmărirea acesteia. Nava germană a fost descoperită pe data de 8 august de către o navă de patrulare britanică, pe care a scufundat-o, dar care a reușit să transmită poziția înainte de a fi înghițită de ape. METEOR a trecut la lansarea minelor, fiind regăsit abia pe data de 9 august, de către patrula de la Harwich, la intrarea în Homsreef, unde a fost scufundat. Dragoarele engleze au descoperit și distrus 220 mine, dar le-au lăsat pe celelalte la poziție, pentru a proteja Moray Firth împotriva incursiunilor submarinelor germane; **12 septembrie** - STRALSUND și REGENSBURG, ducând, fiecare, câte 140 de mine, escortate de crucișătoare și sprijinite de la mare distanță de *Flota de Mare Largă*, au lansat 6 baraje de mine într-un raion din jurul navei-far de la Swarte-Bank¹⁰.

În decursul lunii iunie, primele submarine putoare de mine au intrat în dotarea flotilelor germane din Flandra, instalând numeroase baraje de mine pe rutele comerciale, la intrarea pe Tamisa ori de-a lungul coastelor engleze, în principal în jurul navelor-far și reperelor pentru navigație. La sfârșitul anului 1915, minările contra navelor de suprafață ale flotei de război sau comerciale britanice au fost suspendate deoarece deveneau un pericol și pentru submarinele germane, și datorită faptului că eficacitatea lor a fost scăzută¹¹.

De partea britanică, descoperirea acestei tactici de război nu a avut consecințe deosebite. Pe timpul lunii februarie, au fost lansate 4.000 de mine, dispuse pe 12 linii, între coastele belgiene și cele engleze, pentru a bloca Pas-de-Calais. Obstrucțiile au fost completate prin plase de mine derivante sau remorcate și, puțin mai târziu, prin instalarea unei plase fixe de oțel între Boulogne și Folkestone¹².

⁵ Winston S. Churchill, *La crise mondiale, Tom II, Payot, Paris, 1930, p. 348*

⁶ Gaston Raphaël, Tirpitz, Payot, Paris, 1922, p. 88

⁷ R. Chickering, *Imperial Germany and the Great War, 1914-1918, CUP, Cambridge, 1998, pp. 231-233.*

⁸ Ibidem, p. 242.

⁹ E. L. Woodward, *Great Britain and the German Navy, Frank Cass, London, reprint, 1964, p. 297.*

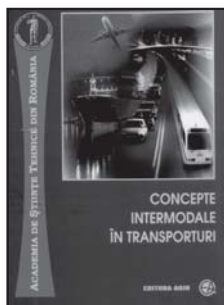
¹⁰ R. Chickering, op. cit., pp. 246-248.

¹¹ Ibidem, p. 251.

¹² John Rushworth Jellicoe, op. cit., p. 223.

Semnale editoriale

Academia de Științe Tehnice din România a publicat în anul 2006 lucrarea „**Concepte intermodale în transporturi**”.



Lucrarea cuprinde 19 comunicări științifice prezentate la seminarul „Proiectul IM7 Danube” din 14 iulie 2006. Coordonatorul editării cărții este inginerul Ioan Cuncev, vicepreședinte al Ligii Navale Române.

Tot în editura Asociației Generale a Inginerilor din România (AGIR) a apărut cartea „**Terminalul intermodal la confluența lanțurilor logistice**”.



Sunt cuprinse comunicările prezentate la seminarul „Proiectul IM7 Danube” din 14 iulie 2007.

Lucrarea a apărut sub egida Academiei de Științe Tehnice din România și are drept coordonator tot pe inginerul Ioan Cuncev.

Liga Maiștrilor Militari de Marină a editat un frumos pliant multilingv intitulat „**Corpul Maiștrilor Militari. Forțele Navale Române**”.



În Editura Muntenia din Constanța a apărut culegerea de declarații politice

făcute în Parlamentul României de deputatul Andrian Mihei, comandant de lungă cursă, vicepreședinte al Ligii Navale Române, filiala Constanța. Cartea, intitulată „**Constanța parlamentarului...de Constanța**” cuprinde și declarațiile politice, nepartizane partinic, cu titlurile „Ziua Organizațiilor Cooperării Economice a Mării Negre - prilej de stabilire a priorităților României la Marea Neagră” (24 iunie 2008); „31 octombrie Ziua



marină sub spiritul și semnul lui «Mircea cel Bătrân»” (14 noiembrie 2006); „Fondurile alocate de Uniunea Europeană pentru dezvoltarea regiunii Mării Negre, oportunitate unică pe care România și portul Constanța trebuie să o fructifice” (19 februarie 2008). Alte declarații publicate, au, cum era și firesc, caracter polemic, săgeți împotriva adversarilor politici.

În Editura Ars Academica, a apărut lucrarea locotenent comandorului Stelian Cojocaru „**Tratat de navigație maritimă**”.

Având o ținută științifică de înalt nivel,



cartea în două volume, cuprinde cele mai recente date și aspecte rezultate din practica navigației moderne aflată sub influența benefică a informaticii, tehnicilor avansate de determinare a poziției navei în marș și a rutelor parcurse sau programate. Așa de exemplu în volumul II sunt prezentate sistemele globale de navigație satelitară (GNSS), sistemele inerțiale (INS) și sistemul e-Loran.

Autorul, Stelian Cojocaru s-a născut la Constanța în aprilie 1963. A urmat cursurile Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” (1977-1981) și ale facultății Navigație a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1981-1985). După un stagiul de 6 ani de



ambarcare (1985-1991), a urmat o carieră didactică de 12 ani în cadrul catedrei Navigație din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” din Constanța.

În anul 1998 a obținut titlul de doctor în matematici (specializarea astronomie) al Institutului Astronomic al Academiei. Din anul 2000 este conferențiar universitar la disciplinele Navigație astronomică, respectiv Navigație radioelectronică. În perioada 2000-2003 a fost șeful catedrei Navigație, funcție din care s-a retras la cerere. În ultimii trei ani a lucrat în cadrul secției „training” a Comandamentului Componentei Maritime a Alianței Nordatlantice din Napoli, Italia. A publicat la Cambridge University Press iar din 2007 este asociat fellow al Royal Institute of Navigation din Londra. Din anul 2000 este expert 1A - Navigație iar în intervalul 2000-2005 a fost membru în comisia de examinare a Autorității Navale Române.

G. P.



Semicentenarul promoției 1958

Promoția Școlii Militare Superioare de Marină (actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrân”) a sărbătorit, la 1 octombrie 2008, 50 de ani de la absolvirea acestei prestigioase instituții de învățământ superior de marină.

Au trecut 50 de ani de când am devenit ofițeri ai marinei militare. Alături de noi au fost și colegii de la Liceul Militar de Marină care nu au urmat cariera militară.

Începutul a fost în noiembrie 1950 când 72 de tineri din Turnu Severin, Giurgiu, Galați, Constanța și București au îmbrăcat frumoasa uniformă de elev marinar.

După 8 ani (4 ani Liceul Militar de Marină și 4 ani Școala Militară Superioară) de viață dură de cazarmă, de luni de zile de ambarcare, de examene exigente, iată-ne locotenenți de marină.

La festivitate au lipsit destui colegi – majoritatea dintre ei trecuți în veșnicie. Pentru ei, pentru profesorii noștri și comandanții care ne-au părăsit, ne-am plecat frunțile cu pioșenie. Am fost prezenți câțiva: CLC Gheorghe Lurașcu (Geo) – profesor de Geografie, cdor (r) Ioan Apostol – profesor de Matematică și Navigație, CLC Nicolae Bozenovici – profesor de Practică Marinărească, contraamiral de flotilă (r) Petre Zamfir –

amiralul (r) prof.univ.dr. Emil (Cico) Dumitrescu.

A urmat o întâlnire cu șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, contraamiralul de Flotilă Dorin Dănilă, care a avut amabilitatea să se întâlnească cu noi, să adreseze câteva cuvinte fiecărui participant dând mâna cu cei pe care îi cunoștea din activitatea în Marina militară precum și cu ceilalți.

A urmat apelul în timpul căruia fiecare a relatat pe scurt ce a făcut în cei 50 de ani. Pe facultăți au fost prezenți: navigatori: Barbu Paul, Cociaș Mircea, Constantin Constantinescu, Gornescu Teodor, Iașenco David, Iordache Eugen, Moraru Dumitru, Murineanu Mihai, Petre George, Slivatz Ștefan; artileriști: Chiril Ioan, Dumitrescu Emil, Dumitru Stelică, Ionescu Florea, Mihăilă Cornel; aseaiști: Butnărescu Nicolae, Comăneanu Viorel, Bărbărie Ștefan, Crețu Petre, Ghimbășanu Dan, Ionac Ioan, Ioviță Ion, Marinescu Mihai, Niță Ștefan, Nițulescu Ioan, Pușcașu Stoica, și transmisioniști: Balasz Imre, Macarie Andronie, Păduraru Vasile, Rebegea Gheorghe. S-au înmănat diplome și insigne aniversare.

Nu putea să lipsească din program vizita la bordul navei școală „Mircea” care ne-a avut în echipaj în septembrie 1953,

salut cu următorul cuprins:

„Domnule contraamiral (r) George Petre, Președintele Comitetului de organizare.

Am primit cu deosebită plăcere invitația promoției 1958 a Școlii Superioare Militare de Marină de a fi alături de domniile voastre la momentul emoționant al sărbătoririi a jumătate de veac de la absolvire. Emoția este multiplicată și de faptul că, pe diferite trepte ale ierarhiei, am avut onoarea să-mi desfășor activitatea alături de mulți dintre cei 76 de absolvenți ai acestei promoții, cărora le exprim sincerele mele sentimente de respect și prețuire pentru cunoștințele profesionale, pentru devotamentul cu care au servit Marina Română și Armata României și pentru că sunt și astăzi cu sufletul aproape de aceste instituții. Alături, totodată, gândul meu de pioasă aducere aminte pentru toți absolvenții promoției, plecați dintre noi.

Exprimându-mi regretul că îndatoririle de serviciu nu-mi permit să onorez această frumoasă sărbătoare, adresez respectuoasele mele felicitări tuturor participanților la festivitate. Vă urez să vă bucurați de sănătate, bucurie și viață liniștită, alături de cei apropiați. Fie ca bunul Dumnezeu să vegheze asupra dumnea-voastră.

La mulți ani promoției 1958 a Școlii Superioare Militare de Marină!”

Îi mulțumim călduros domnului amiral Gheorghe Marin pentru atenția deosebită și permanentă ce o acordă celor care vreme de peste 50 de ani au navigat sub stindardul Marinei militare române.

În calitate de președinte al Comitetului de organizare adresez și pe această cale mulțumiri celor care au facilitat sărbătorirea a 50 de ani de la terminarea școlii

navale: contraamiralului Dorin Dănilă, comandoului Dan Hăulică, locotenent colonelului Stan Popărlan și colegilor amirali Emil Dumitrescu și Ioan Chiril, comandorii Dan Ghimbășanu și Mihai Marinescu.

Ca și alte promoții semicentenare ne vom întâlni anual urându-ne „Bun cart înainte!”

Cam. (r) George Petre



comandant al Casei Vapor de la Mamaia, unde făceam practică, și comandanții de subunități: comandor Petre Șerbănescu („Moș Planton”) și CLC Victor Trofin.

Împreună cu soțiile am participat cu emoție la festivitatea de deschidere a anului universitar 2008-2009. Acum 54 de ani eram și noi în formație pe același platou al Academiei Navale. În numele nostru a rostit câteva cuvinte inspirate

în toamna lui 1954 (acolo am început anul întâi deoarece localurile din Coiciu nu se terminaseră de construit) și în verile următorilor doi ani.

Amintiri.....amintiri.....

Seara a avut loc un frumos banchet la restaurantul „Aurora” din Mamaia.

Am fost onorați să primim din partea domnului amiral dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, o scrisoare de



CONSILIUL DIRECTOR NAȚIONAL

15 august - sărbătoare legală

După cum se știe, ziua de 15 august a fost declarată de Parlamentul României ca zi națională.

Liga Navală Română a susținut demersurile care au precedat această decizie.

Astfel Consiliul Director Național a adresat Patriarhiei Bisericii Ortodoxe Române, preafericitului patriarh Daniel o scrisoare cu următorul cuprins: „Liga Navală Română, susținătoare a idealurilor celor ale căror destine se împletesc cu întinderile fără odihnă ale apelor, susține măsurile inițiate de Dumneavoastră pentru recunoașterea și a zilei de 15 August drept sărbătoare legală, deci nelucrătoare.

Liga Navală Română a intervenit la Președinții Senatului și Camerei Deputaților pentru susținerea propunerii de **recunoaștere a zilei de 15 august drept sărbătoare legală - deci nelucrătoare**, deoarece această zi reprezintă: **în primul rând**, un reper de suflet pentru faptul că de «ADORMIREA MAICII DOMNULUI» se sărbătorește săvârșirea din viața pământească a **PREA SFINTEI NĂSCĂTOARE DE DUMNEZEU** și mutarea ei cu trupul și sufletul la cer prin minune dumnezeiască; **în al doilea rând**, la 15 august sărbătorim ZIUA MARINEI, prilej cu care **Sfânta** a fost și este serbată ca patroană și ocrotitoare a marinarilor.

În speranța că și ziua de 15 august va fi recunoscută drept sărbătoare legală, deci nelucrătoare,

Primiți Preafericite Patriarh Daniel, alese sentimente de considerație, Președintele Ligii Navale Române, Contraamiral (r) ing. Chiril Ioan”.

Redacția

CAREUL MARINARILOR

După două luni de vacanță binemeritată în torida vară 2008, Careul marinarilor și-a reluat activitatea la 18 septembrie 2008.

Au participat comandorii în retragere N. Mujicov, M. Caragea, N. Preda, R. Hagiac, C. Georgescu, R. Metz, P.

Zamfirescu, G. Iurașcu, D. Toader, prof. V. Milesu, ing. M. Popescu și I. Barbu.

S-au stabilit măsurile de colaborare a Careului cu Muzeul Național de Istorie a României.

Cei prezenți la reuniunea careului marinarilor au depănat amintiri din activitățile ce au avut loc, la Sulina, în cel mai estic punct al țării.

•

La 19 noiembrie 2008 a avut loc întâlnirea lunară a membrilor „Careului marinarilor”, la care au participat comandorii în retragere N. Mujicov, M. Caragea, P. Zamfirescu, R. Metz, N. Preda, C. Georgescu, E. Munteanu, R. Hagiac; clc G. Iurașcu; prof. V. Milesu și ing. I. Barbu.

La solicitarea redacției pentru tematica pe anul 2009 a revistei „Marea Noastră”, s-au făcut următoarele propuneri de teme: Evacuarea Crimeii; Sportul în Marina Română: echipa de volei a Școlii Navale; yachtul principesei Ileana; Simboluri marinărești; Mascotele de la bordul navelor: câini, pisici, iepuri, urși, cocoși, șoimi, ș.a.; Evenimentele din 1919 din Ungaria. Bela Kun, Amiralul Horty; Termeni marinărești.

// B.

Drobeta-Turnu Severin

Liga Navală Română-filiala Turnu Severin și Serviciul Istoric al Armatei au organizat joi, 25 septembrie 2008, la Orșova, la bordul navei de pasageri „Flamingo” conferința cu tema „Civilizația și cultul navigației la Dunărea de Sus”. Cu acest prilej, comandorul dr. Marian Moșneagu, șeful Serviciului Istoric al Armatei, a evocat momente memorabile din evoluția navigației românești, a construcțiilor navale, evoluția porturilor și a învățământului de marină din România, probleme care se regăsesc și în sumarul volumului „Politica navală postbelică a României (1944-1958)”.

Domnul Constantin Petrică Dănescu a realizat o succintă trecere în revistă a celor mai importante evenimente din evoluția industriei navale locale, detaliate în paginile lucrării sale „Șantierul Naval din Turnu Severin (1851-1950)”.

În consens cu noile tendințe care se

manifestă pe piața europeană a forței de muncă, dr. Mihai Ghiba, directorul Căpităniei Zonale Drobeta Turnu Severin și președintele filialei Turnu Severin a Ligii Navale Române a prezentat „Strategii de formare a personalului navigant fluvial european. Platforma EDINA (EDucation INland NAVigation).

Specialiștii Serviciului Istoric al Armatei au capacitat interesul participanților cu prezentarea articolului „Administrația fluvială otomană a Dunării (1863-1878)”, publicat de cercetătorul german Jochen Krüsmann în nr. 3/2008 al revistei „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române” și a volumului aniversar „Armata Română și unitatea națională”, dedicat împlinirii a 90 de ani de la înfăptuirea Marii Uniri.

În replică, gazdele au oferit posibilitatea vizionării filmului documentar „Complexul hidroenergetic Porțile de Fier” și au evocat, pe parcursul croazierei în Cazanele Mici și Mari, actele de bravură ale marinarilor români din timpul celui de-al Doilea Război Mondial, precum și în operațiunile de dragaj din zona Porților de Fier.

M. M.

Filiala București

În ziua de 2 septembrie 2008, în sala Ștefan cel Mare a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc reuniunea lunară de comunicări a filialei LNR București.

Au fost prezentate următoarele subiecte: „Medalii sportive obținute de I. Nedelescu” - ing. Ion Nedelescu; „Liga Maritimă și Colonială Polonă și LNR” - cdor (r) Neculai Pădurariu; „Navigatori solitari: Joshua Slockum” - prof. Virgil Milesu; „Căi ferate portuare și nave ferry-boat”; „Canalul București-Dunăre. Actualizare” ș.a.

•

La 30 septembrie, la sediul LNR de la Serviciul Muzicilor Militare, a avut loc întâlnirea lunară a membrilor filialei LNR a capitalei.

Cu acest prilej, ing. Constantin Bondar a prezentat o comunicare despre întâlnirea internațională la care a participat. Este vorba de reuniunea OSCE de la Odessa din vara anului 2008.

Au avut loc dezbateri pe marginea informării prezentate, la care au luat



cuvântul domnii cdor (r) ing. Valeriu Grigoriță, cdor (r) Dănuț Toader, ing. Dan Stroescu și ing. Dan Molnar.

Calendar 2009 - LNR- filiala București și Administrația Zonei Libere Giurgiu au editat - la sfârșitul lunii noiembrie 2008 - calendarul de perete având drept temă „Mari bătălii navale”. Fotografiele și textele au fost furnizate de comandorii în retragere Neculai Pădurariu și Ștefan Chira și de inginerii Silviu Morariu și Dan Stroescu. Iată titlurile imaginilor color ale calendarului LNR: Bătălia navală de la Lisa - 20.07.1866; Bătălia de la Salamina; Bătălia de la Actium; Bătălia de la Lepanto; Bătălia Nilului - de la Aboukir; Bătălia de la Trafalgar; Bătălia navală de la Navarino (Pylos) Grecia - 20.10.1827 - Războiul de independență al Greciei; Bătălia de la Sinope; Asediul cetății Port Arthur - 1904-1905; Bătălia Jutlandei; Monitoarele românești forțează trecerea de la Rasova la Olina și retur - 20.09.1916; Scufundarea forței „Z” britanice de către aviația japonează - 10.12.1941; Bătălia navală nocturnă de la Guadalcanal - 8-9.08.1942; Scufundarea supercuisatului I.J.N. „Yamato” - 7.04.1945.

Felicitări realizatorilor acestui frumos calendar!

// B.

Filiala Constanța

Simpozion tematic „Marea și oamenii săi” - Ca în fiecare din ultimii ani, Ziua Internațională a Mării Negre a fost marcată la Complexul Muzeal de Științe ale Naturii (CMSN) din Constanța. În ziua de 30 octombrie s-a organizat un simpozion tematic având ca subiect „Marea și oamenii săi”, în sala de conferințe a delfinariului.

În cuvântul de deschidere, directorul general al C.M.S.N., dl. ec. Decebal Făgădău, a prezentat celor peste 40 de participanți, dintre care cca 20 tineri studenți și elevi, activitatea Complexului Muzeal în legătură cu tineretul, invitându-i și la manifestările din anul viitor, în colaborare cu tineretul din Bulgaria, la o excursie tematică pe litoralul Mării Negre.

Contraamiral (r) dr. Corneliu Cristescu, președintele filialei Constanța a Ligii Navale Române a subliniat colaborarea dintre Complexul Muzeal și Liga Navală Română.

Domnul dr. Nicolae Papadopol, directorul științific al CMSN, membru al LNR

a făcut o frumoasă expunere despre ieșirea la Mare a României Moderne, iar cdor. comisar șef Nicolae Occeană de la Poliția de frontieră a arătat activitatea acestei unități pentru paza frontierei României.

Dl. dr. Ioan Porumb, din partea Ligii Navale a evocat personalități ale oceanografiei românești, anume acad. Eugen Pora și acad. Mihai Băcescu.

Apoi dl. cdor (r) Doru Ionescu, veteran de război, a prezentat amintiri din timpul ultimului război mondial ambarcat ca elev și apoi ofițer la bordul distrugătoarelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”.

În final dl. cdor Stelian Cojocar a prezentat cartea sa „Tratat de Navigație”, în două volume, apărută recent.

Manifestarea s-a bucurat de succes.

La 31 octombrie 2008 la Sediul Institutului Național de Cercetare Dezvoltare Marină (INCDM) „Grigore Antipa” a avut loc simpozionul „Ziua Internațională a Mării Negre”.

Organizatori au fost Comitetul Național de Oceanografie (CNRO/UNESCO) și Institutul „Antipa”.

Lucrările au fost conduse de dr. ing. Simion Nicolaev, președinte al CNRO și director general al INCDM, membru al LNR.

Din partea LNR a prezentat o comunicare redactorul-șef al revistei „Marea Noastră”, contraamiralul (r) George Petre despre litoralul caucazian al Mării Negre, mai puțin poluat ca litoralul vestic.

La 30 septembrie 2008, domnul clc Andrian-Sirojea Mihei, vicepreședinte al filialei Constanța, a făcut o declarație politică în ședința Camerei Deputaților despre Ziua Maritimă Internațională arătând că: „În fiecare an, Organizația Maritimă Internațională sărbătorește Ziua maritimă internațională în ultima săptămână din septembrie. Ziua maritimă internațională 2008 a fost sărbătorită pe data de 27 septembrie la sediul central, având tema „IMO: 60 de ani în serviciul navigației”, pentru a marca 60 de ani de la adoptarea convenției de înființare și 50 de ani de la intrarea sa în vigoare. Organizația și-a asumat atunci responsabilitatea pentru elaborarea unor convenții și standarde, în colaborare cu guvernele membre, aplicabile tuturor navelor, pentru asigurarea siguranței și securității navigației și pentru prevenirea poluării marine, sub deviza „Safe, secure and

efficient shipping on clean oceans”, siguranță, securitate și un transport eficient pe oceanele curate.

După trecerea în revistă a reglementărilor IMO, domnul Andrian Mihei a arătat: „Deși de la dispariția flotei românești nu au existat preocupări susținute pentru refacerea acesteia, tradiția din domeniu, existența portului Constanța - cel mai mare port situat la Marea Neagră, precum și a celorlalte porturi maritime și fluviale, tradiția în învățământul de marină de peste un secol, personalul navigant maritim de înaltă calificare ne îndreptătesc și ne determină să avem ca deziderat dezvoltarea unei flote românești adevărate, corelată cu piața de export-import a României, dar și cu potențialul de transporturi maritime pe care aderarea la Uniunea Europeană ni-l oferă”.

Lansare de carte - La data de 30 octombrie 2008 filiala Constanța a Ligii Navale Române a organizat la Biblioteca județeană din orașul tomitan lansarea valorosului „Tratat de navigație” al căpitan-comandorului Stelian Cojocar.

La început a vorbit contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, președintele filialei despre personalitatea științifică a autorului cu care a avut o perioadă de activitate comună, domnia sa fiind rectorul Academiei Navale, iar autorul cadru didactic la Catedra de Navigație a aceleiași instituții.

În continuare domnul viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan a prezentat conținutul celor două volume ale lucrării.

Redacția

Sucursala Brăila

Căpitanul comandor (r) Alexandru Istrate, membru activ al Ligii Navale Române, filiala Brăila are o interesantă pasiune: puzzle. Tematica: „Veliere și bătălii navale”. În luna noiembrie 2008 a realizat o inedită expoziție la Cercul Militar Constanța care cuprinde 20 de tablouri de diferite dimensiuni.

Dorește să expună puzzle-urile la Cercul Militar Național sub patronajul Ligii Navale Române, filiala București.

Poate fi contactat la telefonul 0726.403.322.

Redacția

INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

Situația și perspectivele pescuitului pe planeta Pământ -

Studiul desfășurat pe parcursul a patru ani de National Science Foundation avertizează asupra posibilei dispariții a pescuitului industrial până în anul 2048 dacă exploatarea surselor piscicole și poluarea oceanelor vor continua în ritmul de azi.

Industria pescuitului asigură venituri de 80 miliarde de dolari anual și locuri de muncă pentru 200 de milioane de oameni. Peștele este sursa de proteine pentru peste un miliard de oameni cu venituri reduse.

În SUA, consumul de pește este în creștere în ultimii 10 ani, ajungând la 7,5 kg/an față de 6,8 kg/an în 2000. A crescut și consumul de fructe de mare.

Ritmul actual al exploatarei nu dă posibilitatea reproducerii pentru refacerea resurselor.

Pescuitul cu plase mari cu greutate mari „mătură” totul de pe fundul mării: plante, pește cu valoare mică.

Aceste necazuri sunt accentuate de poluare și de încălzirea globală a planetei.

Regulile instituite de Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură (ANPA) în domeniul pescuitului sportiv recreativ -

Permisul de pescuit recreativ/sportiv permite pescuitul în bazinele piscicole naturale ale domeniului public în următoarele condiții:

- în apele curgătoare și stătătoare din zona montană, cu o singură undiță, cu cel mult două cârlige sau cu o lanșetă;
- în apele colinare și de șes, Dunăre și Delta Dunării cu 4 undițe sau 4 lanșete cu câte două cârlige fiecare;
- în apele Mării Negre cu 2 undițe, 2 lanșete sau o țaparină cu câte 10 cârlige fiecare;
- pescuitul salmonidelor în apele de munte este permis numai cu momeli artificiale;
- în apele colinare și de șes și apele marine, un pescar poate reține din captură cel mult 5 kg/zi de pește sau un singur exemplar, dacă acesta depășește 5 kg;
- în apele montane un pescar poate reține din captură cel mult 10 bucăți din speciile păstrăv, lipan, coregon.

 **Fondul European de Pescuit (2007-2013) -** Acesta reprezintă componenta financiară a Politicii Comune pentru Pescuit. Acest fond are un buget total, pe cei șapte ani, de

aproximativ 3,8 miliarde de euro.

Legea 192/2001 privind Fondul piscicol, pescuitul și acvacultura

- Această lege conține și norme privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru practicarea pescuitului recreativ/sportiv în apele aparținând domeniului public. În articolele 53 la 56 și în articolele 61 precum și 67 sunt înserate răspunderile și sancțiunile pentru nerespectarea regulilor legale. Extrase din Legea referitoare la cele de mai sus sunt publicate în Carnetul de membru pescar sportiv eliberat de Asociația Generală a Vânătorilor și Pescarilor Sportivi prin Asociațiile locale.

Anual se plătește o taxă. Persoanele cu vârstă peste 75 de ani vizează anual carnetul fiind scutite de taxă.

Aur pentru România la Europenele de canotaj -

Delegația României a obținut două medalii de aur la Campionatele Europene de Canotaj, care s-au desfășurat în Grecia, la Marathon. Echipajul de dublu format din campioanele olimpice Georgeta Damian Andrunache și Viorica Susanu a cucerit medalii de aur în proba de două rame. Pe podium s-au mai clasat echipele din Rusia și Belarus. Cea de-a doua medalie de aur a fost obținută de echipajul feminin de 8+1, format din Constanța Burcică, Ana Maria Apachiței, Rodica Șerban-Florea, Eniko Barabas, Camelia Lupașcu, Ioana Papuc, Simina Mușat-Strâmbescu, Doina Ignat și Teodora Stoica. România, care și-a luat astfel revanșa după ce la Olimpiadă s-a clasat pe locul 3, a devansat în această finală echipele Marii Britanii și Belarusului.

Ziua Maritimă Mondială, dedicată provocărilor ecologice -

„Răspunsul IMO la actualele provocări ecologice” a constituit tema stabilită de Organizația Maritimă Internațională pentru Ziua Maritimă Mondială din acest an, care a fost sărbătorită pe 27 septembrie.

Subiectul este o prioritate pentru organizație de a se concentra pe aspectele de mediu actuale și viitoare și de a-și spori contribuția, alături de comunitatea internațională, la protecția și conservarea mediului maritim.

Ziua Maritimă Mondială este celebrată, în fiecare an, în ultima săptămână din luna

septembrie. Ea constituie un prilej de a atrage atenția asupra siguranței navigației, a mediului marin și, în particular, asupra activității IMO.

Plastic degradabil la contactul cu apa de mare -

Imaginile dezolante cu ape ale mărilor acoperite de tot soiul de gunoaie nedegradabile ar putea lua sfârșit foarte curând. Cercetătorii de la Universitatea din Mississippi au conceput un material din plastic (atât pentru domeniul transportului maritim, cât și pentru altele) capabil să se dizolve în apa de mare în doar câteva luni.

Materialul inovator este fabricat pe bază de poliuretan căruia i s-a adăugat un polimer - numit „PLGA” - care este folosit de obicei în chirurgie la fabricarea de fire de sutură biodegradabile.

Materialul, în contact prelungit cu apa de mare, eliberează, prin hidroliză, compuși non-toxici (apă, dioxid de carbon, acid lactic sau acid glicolic).

Insula Șimian în circuitul european

- Insula Șimian, situată în aval de Drobeta-Turnu Severin, unde între anii 1968-1970 a fost strămutată cetatea Ada-Kaleh din cauza lucrărilor de la barajul Porțile de Fier I, este introdusă din toamna acestui an în circuitul turistic european. Reprezentantul Muzeului Regiunii „Porțile de Fier” din Drobeta-Turnu Severin, Sorina Matacă, a declarat că în insulă va fi înființat un sit arheologic finanțat de Uniunea Europeană, în valoare de 120.000 euro.

„Compact” - 608.2009

„Brest 2008” a ajuns la final -

Aproximativ 2.000 de ambarcațiuni din 25 de țări au participat, în luna august, la Festivalul Internațional „Brest 2008”, din Franța. Ele au navigat între Brest și Douarnenez.

Următoarea ediție va avea loc în 2012.





Viața porturilor – Galați - Primul terminal de containere de pe Dunărea maritimă a fost inaugurat la 4 septembrie 2008 la Galați și funcționează în incinta portului Bazin Docuri, fiind realizat în cadrul unui parteneriat public privat prin care s-au investit cca 10 milioane de euro.

Noul terminal din Galați are o suprafață de 1,6 ha și o capacitate anuală de 7.800 TEU (containere standard de 20 picioare).



Navă de croazieră de lux tăiată în două, pentru a fi extinsă - Pentru a veni în întâmpinarea iubitorilor de aventură, care, după 11 septembrie 2001, au ales calea apei, în detrimentul aerului, compania Royal Caribbean a ales să taie în două un vas de lux, „Enchantment of the Seas”, pentru a-l lungi. Cu o investiție de 30 milioane de lire sterline, navei de 280 de metri i-au fost adăugate 51 de cabine și un restaurant, informează „Daily Mail”.

Investiția inițială în „Enchantment of the Seas” a fost de 500 de milioane lire sterline.

„Compact”, 27.08.08

FORȚELE NAVALE EVENIMENTE



Scafandrii în acțiune - Pentru a doua oară, o echipă formată din 12 scafandri de mare adâncime din Forțele Navale au executat pe 7 august scufundări la adâncimi cuprinse între 50 și 60 metri, în lacul de acumulare Vidraru, județul Argeș. Scopul antrenamentelor de scufundare a constat în cunoașterea caracteristicilor lacului și familiarizarea scafandrilor cu adâncimea, altitudinea și vizibilitatea aproape de zero, pentru ca în cazul unei misiuni reale să se acționeze în deplină siguranță. Scafandrii și-au propus pentru anul viitor să execute scufundări în lacul Bicaz.



Misiuni în Kosovo - Luni 25 august a avut loc la Babadag ceremonia plecării în misiune în teatrul de operațiuni Kosovo, a unei subunități aparținând B.307 I.M. Forțele Navale Române sunt la a doua participare în Kosovo cu o structură din organica acestora.

Cei 86 de militari comandați de maior Remus Melinte fac parte din Detașamentul Național de Forțe Române FND, din compunerea Grupului de luptă Multinațional de Vest al misiunii conduse de NATO în Kosovo, KFOR. Ei vor îndeplini timp de 6 luni, alături de militari italieni, sloveni și unguri, activități specifice de escortă, control trafic și patrulare.

La ceremonia plecării au participat,



INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

alături de rudele militarilor, reprezentanți ai conducerii Ministerului Apărării, ai Bisericii Ortodoxe Române și ai administrației publice locale.



Un nou an universitar - Miercuri, 1 octombrie 2008 Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat festivitatea de deschidere a anului universitar 2008-2009.

În cel de-al 136-lea an al existenței sale Academia Navală va pregăti peste 1900 de studenți din care peste 500 în anul I.

La manifestare au participat oficialități locale și centrale, personalități ale vieții publice și universitare constănțene, reprezentanți ai instituțiilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului naval și al activității portuare, reprezentanți ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, rude și prieteni.



La Școala Maistrilor Militari s-a depus jurământul militar - Sâmbătă

4 octombrie 2008 Școala Maistrilor Militari ai Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a organizat festivitatea de depunere a jurământului militar de către elevii anului întâi. Cei 38 de elevi, dintre care patru fete, au rostit cuvintele sacre ale jurământului față de patrie în prezența părinților, comandanților de mari unități și unități, a reprezentanților autorităților locale, instituțiilor militare de învățământ, ai asociației cadrelor militare în rezervă și retragere.



Depunerea jurământului militar - Sâmbătă 11 octombrie 2008 Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat festivitatea de depunere a jurământului de către studenții anului I din cadrul Facultății de Marină militară.

Rubrică realizată de ing. Ilarion BARBU și cdor (r) Dan LEAHU



Cronica navală



Cooperare navală - În perioada 22-24 august s-a încheiat la Constanța activarea august 2008 a grupării navale BLACKSEAFOR compusă din nava de comandament SLAVUTICH (Ucraina), fregata SMELI (Bulgaria), corveta „Cam Eustațiu Sebastian” (România), nava de debarcare a desantului „Azov” (Federația Rusă) și fregata „Orcucreis” (Turcia).

Pe timpul escalei în portul Constanța, membrii grupării navale BLACKSEAFOR au desfășurat ateliere de lucru, antrenamente la cheu și vizite la Comandamentul Flotei, Prefectură, Primărie și Consiliul Județean Constanța;

Fregata germană „Lübeck” la Constanța - Forțele Navale au găzduit în perioada 22-24 august vizita fregatei germane „Lübeck” în portul Constanța. Programul escalei a cuprins vizite ale unei delegații conduse de comandantul navei, comandorul Martin Wilhelm, la Comandamentul Flotei, Prefectură, Primărie și la Consiliul Județean Constanța, depunerea unei coroane de flori la Cimitiul Eroilor din cel de-al doilea război mondial, precum și o recepție oferită de ambasadorul Germaniei la București;

Gruparea Navală Permanentă nr.1 a NATO la Constanța - În perioada 25-29 august a.c. nave din componența Grupării

Navale Permanete nr.1 a NATO din Mediterana, S.N.M.G. au efectuat o vizită în portul Constanța.

Luni 25 august, fregatele „Juan de Bourbon” (Spania), „Lübeck” (Germania), „General Kazimerz Pulaski” (Polonia) și „Taylor” (S.U.A.) au sosit în portul Constanța;

USCGC „Dallas” în vizită la Constanța - Forțele Navale Române au găzduit, în zilele de 5 și 6 septembrie 2008, vizita navei militare USCGC „Dallas” (716), aparținând Gărzii de Coastă a Statelor Unite ale Americii. Nava americană, comandată de comandorul Robert P. Wagner, a acostat în portul civil Constanța la 4 septembrie, în jurul orei 8.00.

Pe timpul staționării, oaspeții americani au fost primiți la comandamentul Flotei, la autoritățile civile locale și au vizitat orașul Constanța. Cu această ocazie, au fost purtate și discuții pe tema identificării unor noi domenii de cooperare și modalități de creștere a nivelului de interoperabilitate dintre navele românești și cele americane. („Observatorul militar”, nr.36/2008);

„Litoral 08” - Forțele Navale Române au organizat și desfășurat, în perioada 15-20 septembrie 2008, în zona maritimă de responsabilitate, exercițiul „Litoral 08”, cu executarea unor misiuni specifice de foc. Exercițiul, la care au participat aproximativ





Cronica navală



2.400 de militari și 25 nave, a avut ca scop perfecționarea structurilor participante în planificarea și executarea acțiunilor reale, pe mare și pe uscat. În zilele de 15 și 16 septembrie au avut loc trageri de artilerie și lansări de torpile de pe navele de luptă. („Observatorul militar”, nr.37/2008).

„Regele Ferdinand” din nou în misiune – Vineri, 19 septembrie 2008, fregata „Regele Ferdinand” a părăsit portul Constanța pentru a participa la exerciții navale în Marea Mediterană și la operația „Active Endeavour”.

În perioada 20 septembrie - 10 octombrie fregata a participat la exercițiul „Noble Midas” ce s-a desfășurat în Marea Mediterană. Pe parcursul acestuia nava românească a fost evaluată NATO nivel II privind interoperabilitatea cu navele din țările alianței.

În perioada 10 octombrie – 13 noiembrie,

fregata „Regele Ferdinand” a participat la operația „Active Endeavour” ce s-a desfășurat, sub comandă NATO, în Marea Mediterană. A fost cea de-a treia participare a navei în cadrul acțiunii de monitorizare a traficului naval și aerian în scopul combaterii traficului ilegal și a acțiunilor navale asimetrice. Nava a fost comandată de comandorul Marian Săvulescu și a avut la bord un echipaj de 203 marinari, dintre care 16 ofițeri;

„Mircea” a revenit în țară – Nava Școală „Mircea” aparținând Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a revenit în portul militar Constanța pe data de 10 septembrie, după efectuarea unui marș de instrucție de 115 zile în Marea Mediterană, Marea Nordului, Marea Baltică și Oceanul Atlantic.

Început pe data de 26 mai, marșul a totalizat peste 9.400 mile marine

parcurs și a cuprins 10 escale în porturile Cagliari, Malaga, Ravena, Brest, Rotterdam, Copenhaga, Rostok, Fowey, Lisabona și Valletta. La bordul navei s-au aflat 32 studenți și trei studențe de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, 43 de elevi și patru eleve din Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale precum și șase cadeți străini din Ucraina, Croația, Italia, Turcia, Belgia și Olanda.

În cele 42 de zile de staționare, echipajul Navei Școală „Mircea” a participat la trei festivaluri maritime în porturi din Spania, Franța și Germania. De fiecare dată „Mircea” s-a bucurat de un număr impresionant de vizitatori, jurnalul de bord consemnând peste 20.000 de persoane.

cdor (r) Dan LEAHU



Revista revistelor



În publicația „Jurnal Dunare”, nr.4/2008 apare, în extras, un articol despre Liga Navală



română (LNR) care constituie cuvântarea președintelui LNR, contra-amiralul (r) ing. Ioan Chirilă la adunarea festivă din capitală prilejuită de împlinirea a 80 de ani de la înființarea asociației, un text care îl are drept autor pe redactorul-șef al revistei „Marea

Noastră”. Interesante sunt prețurile de publicitate inserate în revistă.

Revista Ligii Navale a Argentinei (LNA) intitulată „Marina” (pentru o ridicată conștiință marinărească), ediția nr.597 este foarte interesantă. Ne-au reținut atenția articolele:

„Panoramă asupra industriei navale argentinienne”, „Liga Navală Argentiniană în Federația Internațională a Ligilor Navale (FIDELMAR)” și relatările despre Seminarul „Interesele argentinienne la mare” organizat în

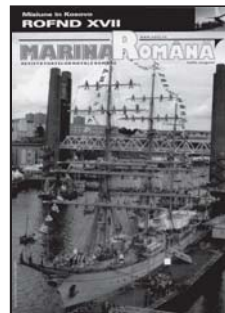


2007 de LNA.

„Marea Noastră pentru tineret”, nr.4/2008, editată de filiala București a Ligii Navale Române - Careul Tineretului, abordează subiecte majore privind: Zona economică exclusivă (ZEE), dezintegrarea flotei germane la sfârșitul primei conflagrații mondiale, clasici ai picturii navale internaționale.

Ca și în numerele precedente grafica este de calitate iar textele literare - proză și poezie - au farmec.

Revista „Marina Română” editată de Statul Major al Forțelor Navale (SMFN) cuprinde, în principal, relatări despre participarea forțelor noastre navale la activități în cadrul cooperării internaționale; un interesant editorial pe această temă este semnat de contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, loctiitorul șefului SMFN.



„Călătorie peste 11 mări și în 15 țări” este un frumos reportaj - ilustrat, despre marșul de instrucție al N.S. „Mircea”, stagiunea estivală 2008: Constanța – Rotterdam - Rostock și retur. Comandor dr. Marian Moșneagu semnează articolul „Doamnele mării”, despre trei femei ofițeri de marină civilă (Irina Vlasopol, principesa Ileana, Angela Lefterescu).

„Yacht Magazin” a ajuns la nr.62/ octombrie-noiembrie 2008.

Din sumar: a 31-a ediție a expoziției nautice de la Cannes, Monaco Bont Show (ediția anuală a târgului de superyachturi - cu 500 de expozanți), a VIII-a ediție a Cupei Yacht Clubului Regal Român, constituirea Asociației Nautice Române (cu 18 membri fondatori,



înființată la Sulina la 3 octombrie 2008). Este prezentată și Școala de navigație a Yacht Clubului Regal Român (NAVYC). Revista prezintă cu texte scurte dar precise și cu o ilustrație deosebită, numeroase superyachturi apărute în ultimii ani.



Expoziție de carte

Din inițiativa redacției revistei „Marea Noastră”, Consiliul Director Național al LNR a adresat o scrisoare șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, prin care solicita organizarea, la 28 noiembrie 2008 și în zilele următoare, a

Contraamiral de flotilă, dr. Nicolae Vâlsan”.

Un colectiv format din contraamiral (r) George Petre. Căpitan comandor dr. Olimpiu Glodarenco, directorul Muzeului Marinei Române; dr. Andreea Atanasiu, muzeograf la aceeași instituție și Maria Grosu, secretarul de redacție al revistei „Marea Noastră” au trecut la acțiune.

S-a luat legătura cu autorii de cărți și cu redactorii-șefi ai publicațiilor cu subiecte de marină solicitându-i să aducă lucrări pentru a fi expuse. Clubul Amiralilor, la inițiativa vicepreședintelui acestuia viceamiralul (r) Constantin Iordache a prezentat cărțile premiate de Club în anul 2008.

S-a redactat invitația cu textul alăturat: „Liga Navală Română în colaborare cu Muzeul Marinei Române, sub patronajul Statului Major al Forțelor Navale au plăcerea să vă invite la vernisajul expoziției cu vânzare: Cărți și publicații cu subiecte de marină. Manifestarea este prilejuită de împlinirea a 134 de ani de la nașterea COMANDORULUI EUGENIU BOTEZ (JEAN BART).

Activitatea va avea loc la Muzeul Marinei Române, în salonul expozițional „Comandor Dimitrie Știubei”, vineri 28 noiembrie 2008, ora 11.00. În numele Comitetului de organizare, Redactorul-șef al revistei „Marea Noastră” - fondată de Jean Bart, Contraamiral (r), George Petre;

Directorul Muzeului Marinei Române, Căpitan-comandor conf. univ. dr., Olimpiu Manuel Glodarenco”.

Amenajarea expoziției în cele trei săli „Dimitrie Știubei” a fost făcută de personalul muzeului sub conducerea dr. Andreea Atanasiu.

În ziua de 28 noiembrie (data de naștere a lui Jean Bart) a avut loc vernisajul expoziției.

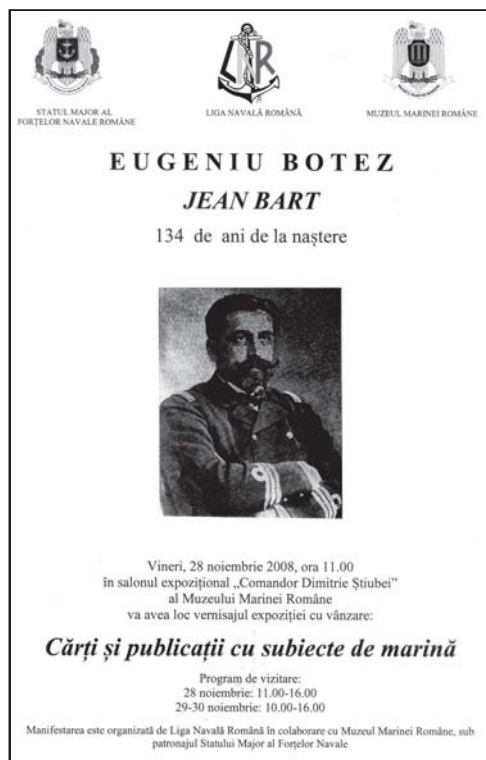
După cuvântul introductiv rostit de căpitan comandor dr. Olimpiu Glodarenco, directorul Muzeului Marinei Române a vorbit contraamiral (r) George Petre despre personalitatea comandorului Eugeniu Botez ca scriitor și publicist și a prezentat vitrinele cu cărți. Expoziția s-a deschis cu o vitrină în care erau expuse cărțile lui Jean Bart. Apoi erau expuse cărți de teorie militară navală, știință și tehnică navală, specialități de marină, drept maritim, cărți de călătorie și beletristică.

Au fost prezenți la vernisaj președintele de onoare al Ligii Navale Române, viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, președintele filialei Constanța a LNR, contraamiralul (r) dr. ing. Cornelii Cristescu, dr. Corina Apostoleanu de la Biblioteca județeană Constanța, autori de cărți, redactori-șefi, ziariști, un distins public.

S-au difuzat gratuit numere diferite ale revistei „Marea Noastră”.

Despre expoziție au scris articole laudative ziarul „Telegraf” și „Observatorul de Constanța”.

REPORTER



unei expoziții de carte cu subiecte de marină. Textul scrisorii a fost redactat de contraamiralul (r) George Petre, redactorul-șef al revistei fondată de Jean Bart.

Conducerea Marinei a aprobat acțiunea și a adresat o scrisoare de răspuns cu următorul cuprins: „Domnule Președinte al Ligii Navale Române, Vă informăm că șeful SMFN a aprobat solicitarea dumneavoastră privind organizarea unei expoziții la sediul Muzeului Marinei române, pentru comemorarea memoriei comandorului Eugeniu P. Botez, în perioada 28-30 noiembrie. [...]

Sper ca, în continuare, colaborarea dintre Statul Major al Forțelor Navale și Liga Navală Română să se finalizeze în acțiuni tot mai fructuoase, care să fie în interesul ambelor părți și care să ducă la promovarea spiritului marinăresc în cadrul societății civile și la păstrarea tradițiilor marinărești.

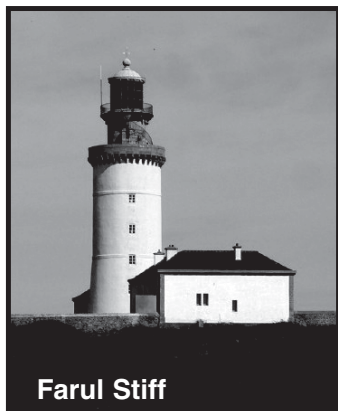
Cu aceeași considerație și deosebit respect, Șeful Instrucției și Doctrinei,

LISTA DE CĂRȚI DE VÂNZARE:

1. „Tratat de navigație”, 2 vol., Stelian Cojocaru - 250 lei. Poate fi procurat de la Autoritatea Navală Română, clădirea Navlomar de la Poarta 1 a portului Constanța, etaj 1, casierie;
2. „Porturile dunărene maritime și pe căile navigabile interioare în sectorul românesc” și „Rutiera Dunării”, clc Gheorghe Iurașcu ș.a. - 108 lei. Poate fi procurată de la Autoritatea Navală Română, clădirea Navlomar de la Poarta 1 a portului Constanța, etaj 10, serviciul administrativ;
3. „Rememorări la țărnușul mării” (carte de publicistică - subiecte de marină legate de istorie navală și literatură), George I. Petre - 20 lei. Poate fi procurată de la Liga Navală Română, filiala Constanța;
4. „Geopolitica sistemelor maritime”, Constantin Anechitoae - 15 lei. Poate fi procurată de la autor, Facultatea de Drept a Universității „Ovidiu”;
5. „Organizații și convenții maritime internaționale”, Constantin Anechitoae - 15 lei. Poate fi procurată de la autor, Facultatea de Drept a Universității „Ovidiu”;
6. Album „Aspecte din istoria Marinei militare române în colecția de fotografii a Muzeului Marinei Române”, căpitan comandor dr. Olimpiu Glodarenco și dr. Andreea Atanasiu - 15 lei. Poate fi procurată de la autori;
7. „Evoluția portului Giurgiu de la origini până în 1940”, Gabriel Felician Croitoru - 10 lei; relații în legătură cu procurarea cărții la Muzeul Marinei Române;
8. „Afacerea Petromin”, Constantin Constantinescu - 10 lei. Relații pentru procurare la telefon 0744.341.187

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

FILE DIN ISTORIA FARURILOR DIN FRANȚA



Farul Stiff

aflat și astăzi în activitate;

1791: În Franța se pun la punct primele faruri cu reflectoare parabolice;

1792: Intrarea în funcțiune a primei administrații specifice însărcinată cu balizajul și iluminatul coastelor Franței: Serviciul Farurilor și Balizelor;

1800: Franța dispune de 24 de faruri;

1822: Primul far construit pe mare în Franța - farul Four - în largul portului Croisic, este dat în folosință în același an;

Anul 40: ridicarea de către romani a unui turn balizând intrarea în portul Boulogne;

1584: construcția farului Cordolian în estuarul Gironde. Al doilea edificiu francez clasificat drept monument istoric, farul este numit „regele farurilor” sau „farul regilor”. Aprins inițial în 1611, el înlocuiește anticul far ridicat în același loc de prințul Negru în 1355;

1695: Construirea de către Vau-
ban, pe insula Ouessant, a farului Stiff,

1834: Construirea farului Heaux de Brehat de către arhitectul Leone Reynaud care devine directorul Administrației Farurilor și semnează 131 proiecte de faruri din 291, în 30 de ani de activitate. Reynaud este „un pic” „tatăl farurilor franceze”;

1853: Franța dispunea de 169 de faruri;

1864: Prima utilizare a energiei electrice pentru iluminatul și rotația lanternelor;

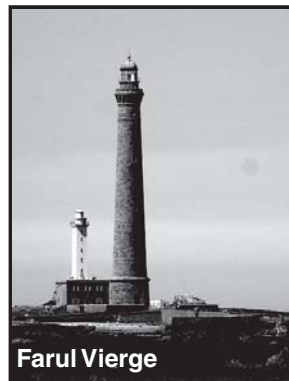
1883: Franța dispunea de 361 de faruri;

1892: Pentru prima dată în lume, un far, cel de la Teignouse, în largul insulei Quiberon, este echipat de o lumină plutitoare pe o cuvă de mercur. Cu puține frecări, o viteză de rotație mărită și constantă, progresul este de necontestat;

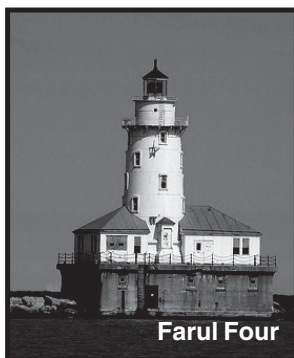
1902: Cel mai mare far din Europa este aprins în insula Vierge;

1936: Inaugurarea „primului far automat din mijlocul valurilor”, farul-robot de la Nindic, la E de Ouessant;

1954: Ultimul mare far construit în Franța, Roches-Doures, a fost aprins în 1954. El înlocuiește farul metalic ridicat în 1867 și distrus de germani în 1944.



Farul Vierge



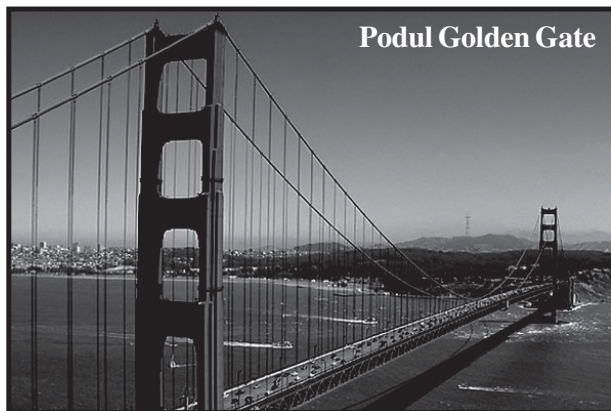
Farul Four

Il. Barbu

PODURI PESTE APE

Golden Gate

Podul Golden Gate a fost construit în condiții foarte vitrege, proiectanții fiind nevoiți să ia în calcul presiunea constantă a curenților marini înșelători, a vânturilor puternice și a ceții marine. Construcția este un pod suspendat care traversează Golden Gate, strâmtoarea care face legătura între Golful San Francisco și



Podul Golden Gate

PODURI PESTE APE

Oceanul Atlantic. Lungimea totală a podului este de 2.727 metri. Distanța dintre „turnuri” este de 1.280 m, acestea ridicându-se până la o înălțime maximă de 230 m deasupra nivelului apei. În anul 1937, când a fost construit, Podul Golden Gate era cel mai lung din lume și a devenit un adevărat simbol al orașului San Francisco. În timpul verii, căldura înăbușitoare din Valea Centrală a Californiei determină o creștere substanțială a temperaturii aerului. Fenomenul respectiv poate conduce la apariția unor vânturi puternice. Acestea pot „atrage” aerul rece aflat deasupra oceanului. Ceața bântuie la intrarea în Golful San Francisco.

Un mare pod suspendat pe cabluri

O minune a ingineriei moderne este podul de la Patras-Rion-Antirion - care leagă peninsula Pelopones de continent. Considerat cel mai mare pod suspendat pe cabluri, din lume, cu o lungime de 2.252 de metri, acesta este rezultatul unor lucrări desfășurate pe parcursul a șapte ani. Podul, a cărui construcție s-a finalizat în 2004, are patru piloni și o deschidere de 560 metri. Pilonii se ridică de la 25 la 45 metri deasupra mării, iar vârfurile acestora se ridică la 160 metri deasupra mării. Timpul de traversare a golfului Corint s-a redus astfel de la 45 minute la numai 5 minute. În prezent, circa 10.000 de



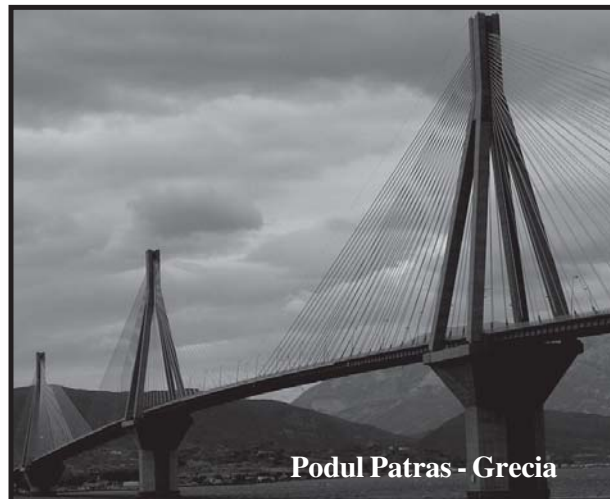
MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

vehicule trec zilnic pe pod.

Podul Akashi Kaikyo

Podul Akashi Kaikyo este mai lung decât orice alt pod suspendat din lume. Acesta este cel mai înalt și cel mai scump, fiind construit într-o zonă foarte periculoasă. Podul suspendat traversează Strâmtoarea Akashi, legând orașele Maiko, de pe Insula Kobe și Awaji City, de pe insula Awaji-Shima. Secțiunea centrală cuprinde cea mai mare deschidere din lume, ce măsoară 1.991 de metri lungime. Podul mai are două deschideri, fiecare cu o lungime de 960 de metri. Construcția a fost proiectată pentru a rezista la vânturi ce pot atinge o viteză de 286 km/h, la cutremure cu o magnitudine de până la 8,8 grade pe scara Richter și la curenți marini foarte puternici. Cheltuielile pentru construirea podului, estimate inițial la 5 miliarde de dolari, au crescut o dată cu adoptarea unor soluții tehnologice ultramoderne. Iluminarea podului este asigurată de 1.737 de becuri: 1.084 dintre acestea sunt montate pe cablurile principale, 116 pe turnurile principale, 405 pe grinzi și 132 pe cablurile de ancorare (podul are două turnuri înalte de circa 310 m, înălțime mai mare decât în cazul oricărei construcții similare din lume).

Construit de specialiștii niponi, podul este cu o treime mai lung decât orice alt pod suspendat din lume.



Podul Patras - Grecia

Inaugurată în anul 1988, construcția a fost finalizată în aprilie 1998. Podul este parte integrantă a autostrăzii Hionshu-Shikoku.

// B

PROFESII

A	S	U	T	S	I	R	A	F	A
R	U	R	V	T	I	R	R	R	N
E	F	D	E	I	M	O	O	R	A
I	O	N	L	M	M	T	T	A	D
N	C	A	A	O	O	A	O	N	N
I	H	F	R	N	R	M	L	I	U
T	I	A	A	I	T	R	I	R	C
N	S	C	N	E	S	A	P	A	E
A	T	S	I	R	O	T	O	M	S
S	C	O	M	A	N	D	A	N	T

Citind pe orizontală de la stânga la dreapta și de la dreapta la stânga, pe verticală de sus în jos și de jos în sus, pe diagonale în ambele sensuri descoperiți următorii termeni de marină: COMANDANT; SCAFANDRU; SANTINIER; MOTORIST; TIMONIER; ARMATOR; CANOTOR; NOSTROM; MARINAR; CĂPITAN; SECUND; FARIST; VELAR; PILOT.

Mai pot fi găsite cuvintele:

DANĂ, OMOR, TIR, FUS, UȘĂ, IMO, ORĂ, ARO, ARĂ, ANA, SECUNDĂ, UNDĂ, TOR, RĂNI, ANI, MINĂ, HAN, SUFOC, ION, ȘIRĂ, TOI, ARIN, FIN, FAR, ȘUT, TUȘĂ, ȘTIM Ș.A.

EXPRESII CELEBRE

Știți semnificația următoarelor expresii celebre?

1. Flavit Deus et dissipati sunt!
2. Necesse est, vivre non est necesse!
3. Fluctuand nec mergitur!
4. A mare usque ad mare!

Răspunsurile în numărul viitor al revistei



MAREA NOASTRĂ PUBLICAȚIA OFICIALĂ A ASOCIAȚIEI NAȚIONALE LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Stimați cititori,

Această Notă se referă la abonamente pe anul 2009, la revista „Marea Noastră”.

Vă rugăm să comunicați colaboratorilor și cunoșcutorilor dumneavoastră cele ce urmează și să le expuneți rugămintea noastră de a se abona la cea mai veche (din anul 1931) și interesantă publicație de CULTURĂ ȘI PROPAGANDĂ MARINĂREASCĂ, editată în țara noastră.

REDAȚIA

ABONAMENTE PE ANUL 2009

• Revista apare trimestrial. Costul unui abonament anual este de 20 lei; cumpărată de la Liga Navală Română din Constanța, costul unui exemplar este de 6 lei (4 exemplare x 6 lei înseamnă 24 lei). În costul abonamentului este inclus și prețul trimitărilor poștale, pe care îl suportă redacția. Deci, este mai rentabil abonamentul și din punct de vedere financiar.

• Abonamente pentru mai multe persoane se pot face virând întreaga sumă colectată în contul RO10BRDE140SV05632411400 (cont IBAN) deschis la BRD SG, Constanța, filiala Trocadero și comunicând despre aceasta la telefonul 0744341187.

• Abonamentele individuale se pot face expedind prin Mandat poștal suma respectivă pe adresa: Liga Navală Română, filiala Constanța, doamnei Elena Vințeanu, Str. Nicolae Titulescu, Nr. 13, O.P. 13, C.P. 900735, Constanța, jud. Constanța.

• Abonamente individuale se pot face și la sediul Ligii Navale Române din Constanța, la adresa de mai sus, luna și joia între orele 16-18, iar marțea, miercuri și vinerea între orele 10-13.

• Abonamentele vă vin prin Poștă sau pot fi luate de la sediul LNR din Constanța.

Relații suplimentare la telefoanele 0241611836, 0744341187 sau prin E-mail: marea_noastra@yahoo.com

Listă de documente care reglementează pescuitul și acvacultura

1. OUG nr.23/2008 privind pescuitul și acvacultura;

2. H. Guv. nr.856/2005 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Pescuit și Acvacultură;

3. Regulamentul Comisiei (CE) nr.2371/2002 privind conservarea și exploatarea durabilă a resurselor pescărești conform politicii comune de pescuit;

4. Regulamentul Comisiei (CE) nr.2406/1996 privind standardele comune de piață pentru anumite produse pescărești;

5. Regulamentul Consiliului Uniunii Europene nr.1198/2006 privind sprijinul acordat de Fondul European pentru Pescuit;

6. Regulamentul (CE) nr.498/2007 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate pentru punerea în aplicare a Regulamentului nr.1198/2006 (privind

Responsabil de număr:

George PETRE

Fondul European de Pescuit);

7. Regulamentul Consiliului (CE) nr.104/2000 privind organizarea comună a piețelor în sectorul produselor pescărești și de acvacultură;

8. Decizia Comisiei nr.6664/2007 de aprobare a Programului operațional de asistență comunitară din partea Fondului European pentru Pescuit în România, în perioada 2007-2013 (prescurtat Programul Operațional pentru Pescuit - POP);

9. Ordonanța de Urgență 69/dec. 2004;

10. Legea 192/2001 privind resursele acvatice vii, pescuitul și acvacultura.

Erată la numărul 68 al revistei

Pag.	Col.	Rd.	În loc de	Se va citi
23	2	8 de sus	Deșliu	Beșliu
42	1	15 de jos	Maritimă	Marină
42	3	28 de jos	Man-galia	Mangalia
42	3	5 de jos	Flotilei	Flotei

PRECIZARE:

Dintr-o regretabilă neatenție a Redacției în numărul 68 al revistei noastre numele autorului versurilor de la pagina 49 este greșit. Numele corect este IOAN EREMIA.

DONAȚIE. Comandor (r) Neculai PĂDURARIU a donat bibliotecii Ligii Navale Române, filiala Constanța lucrările: „Litoralul românesc la 1900”, autori Constantin Cioroiu și Marian Moise și „Liga Morskaia i Kolonialna 1930-1939”, autor Tadeusz Bialas, precum și mai multe reviste de marină din Austria, Argentina, Portugalia și Italia.

REDAȚIA

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.:

c.am.fl. (r) Dan LEAHU

cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

Consultant: comandor (r) Doru IONESCU

Secretar de redacție: Maria GROSU

Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r)

Neculai PĂDURARIU, ing. Florin

GUSMAN (București), dr. Ioan

PORUMB, dr. Carmen ATANASIU

(Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina),

Petre MARAVELA (Brăila),

Eugenia Lungu (Tulcea)

Corectură: ing. Ilarion BARBU,

cdor (r) Neculai PĂDURARIU

Tehnoredactare computerizată:

Maria GROSU, Sorina CAZACU

TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.

Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Filiala Constanța

Str. N. Titulescu nr. 13, Constanța

Telefon: 0744/341.187

Tel/Fax: 0341/431.351

Tel/Fax: 0241/611.836

e-mail: marea_noastra@yahoo.com

Coperta I: Sorina CAZACU

Costul unui abonament anual: 20 RON

Vânzarea cu amănuntul: 6 RON/buc.

ISSN: 1223-0332