

serie nouă, anul XIX, nr.1 (70)

ianuarie-martie 2009

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



nava-școală
MIRCEA
drag odor al
Ligii Navale Române
A 70-a aniversare



Marea Noastră

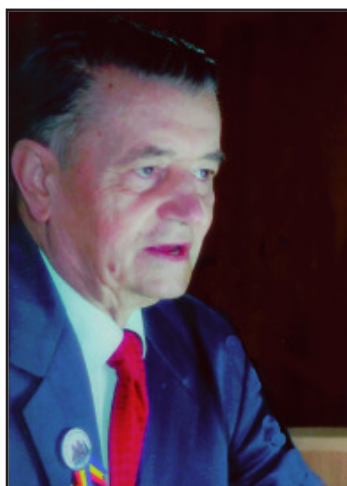
REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ ȘI CULTURĂ MARINĂREASCĂ,
PENTRU PROMOVAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APE ALE ROMÂNIEI

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

Mihail KOGĂLNICEANU

ÎN SIAJUL TRADIȚIILOR NAVALE

Șaptezeci de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a Navei Școală „Mircea”
și o sută de ani de la înființarea Corpului Maiștrilor Militari de Marină



contraamiral (r)
George PETRE

Acest număr al revistei noastre este consacrat, în principal, acestor două aniversări.

Noi, marinarii avem obiceiul de a ne păstra obiceiurile. Astfel, se dă onorul cu sifleea ca pe vremea corăbiilor. Se botează navele. Se ridică dimineața pavilionul și se coboară la apusul soarelui. Sărbătorim Ziua Marinei. Și multe alte tradiții ne împodobesc viața. Privim cu respect spre trecutul Marinei și al marinăriei, în general.

O minte tânără (nu doar ca vârstă) cotropită aproape total de pragmatism și cu sufletul incomplet oxigenat cu bucurii ar putea spune că Liga Navală Română acostează prea adesea la cheul TRECUTULUI. Prea multe aniversări și comemorări în jurnalul ei (al LNR) de bord.

Poate că sunt multe. La ce folosesc ele ? Pe cine sensibilizează ? Pe cine nu sensibilizează ? Își au rostul acum ? Dar în viitor ? E greu de răspuns la astfel de întrebări. La un moment important al vieții unui om i se adresează ai lui cu veșnică pomenire. Dar de multe ori este uitat și nu mai este pomenit de nimeni.

Așa și cu unele momente (ce par nesemnificative) ale istoriei, sau cu unele personalități din trecut.

Spre a nu fi uitați înaintașii noștri, numele lor este dat unor instituții, unor nave. Iau de exemplu pe viceamiralul

Ioan Murgescu, eroul de la Măcin. Numele lui a fost dat unei nave (prima navă mare de război construită în România), puitorului de mine „Murgescu”. Nava a fost luată de „eliberatori” în septembrie 1944 și a murit în baza militară navală de la Sevastopol. Mulți ani au fost uitați, și nava și amiralul. S-a dat numele lui unei școli (Școala de Maiștri Militari de Marină), instituție care îl poartă cu cinste. A fost botezat cu numele acestuia și primul puitor de mine construit în țară după război. Acum, acest puitor de mine, zace în cimitirul de nave de la Mangalia.

În iunie 1999 Liga Navală Română a organizat aniversarea a șase decenii de la lansarea la apă a puitorului de mine „Murgescu”. Unele activități au avut loc la bordul „urmașului”; s-a făcut și un film video, copiat pe DVD. Pot merge acum cei de la Liga Navală Română, care dețin filmul, la bordul navei să marcheze cei 70 de ani (14 iunie 1939 - 14 iunie 2009) de la lansarea la apă a primului puitor de mine românesc? Desigur că nu!

Ar fi bine să acostăm, totuși, în trecut și să reluăm tradiția privind numele navelor de război.



Editorial

Când iese o navă din serviciu cea care vine după, de aceeași clasă, să îi ia numele. Așa a fost și cu bricul „Mircea” și cu distrugătoarele (a mai rămas disponibil numele de „Mărăști” – pentru fregate) și cu submarinul „Delfinul”.

În paranteză fie spus, ar fi fost bine ca nume precum „Fulgerul”, „Trăsnetul” și „Tunetul” să fi fost date la navele purtătoare de rachete. „Pescărușul” nu e năvalnic precum atacul cu rachete navale. Se înțelege că e indicat să se evite pentru nave de luptă nume precum „Albatrosul”, „Lăstunul”, „Nufărul”, „Rățușca” etc. Nume potrivite au fost „Vijelia”, „Viforul”, „Viscolul”.

Sărbătorim acum 70 de ani de la intrarea în serviciu a navei-școală „Mircea” și 100 de ani de la înființarea corpului maiștrilor militari de marină. Invităm cititorii revistei noastre, (cu minți tinere și lucide și cu suflute în care sentimentele nobile încap încă) să fie prezenți la aceste acostări și la cheul tradițiilor luminoase ale Marinei Române.

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.

Noile spații maritime ale României

DECIZIA CURȚII INTERNAȚIONALE DE JUSTIȚIE PRIVIND SOLUȚIONAREA DELIMITĂRII MARITIME DINTRE ROMÂNIA ȘI UCRAINA

Contraamiral (r) dr.
Eugen LAURIAN



„Curtea,
În unanimitate,

Decide că pornind de la Punctul 1, așa cum a fost convenit de către Părți în Articolul 1 al Tratatului Regimului Frontierei de Stat din 2003, linia unică a frontierei maritime care delimitează platoul continental și zonele economice exclusive ale României și Ucrainei în Marea Neagră va urma arcul de cerc de 12 mile marine al mării teritoriale a Ucrainei în jurul Insulei Șerpilor până la Punctul 2 (cu coordonate 45° 03' 18,5" N și 30° 09' 24,6" E), unde arcul intersectează linia de echidistanță dintre coastele adiacente ale României și Ucrainei. De la Punctul 2, linia de frontieră va urma linia de echidistanță trecând prin Punctul 3 (cu coordonate 44° 46' 38,7" N și 30° 58' 37,3" E) și 4 (cu coordonate 44° 44' 13,4" N și 31° 10' 27,7" E), până atinge Punctul 5 (cu coordonate 44° 02' 53,0" N și 31° 24' 35,0" E). De la Punctul 5, linia frontierei maritime va continua de-a lungul liniei de echidistanță dintre coastele opuse ale României și Ucrainei în direcția sud, plecând pe azimutul geodezic de 185° 23' 54,5", până atinge aria în care pot fi afectate drepturile unui al treilea Stat.

Dat în Franceză și Engleză, textul francez fiind de bază, la Palatul Păcii, Haga, în ziua de trei februarie, două mii nouă, în trei copii, una care va fi depusă în arhivele Curții și celelalte transmise Guvernului României și, respectiv, Guvernului Ucrainei.

Semnează: Rosalyn HIGGINS, președinte;

Philippe COUVREUR, Grefier"

Născut la 4 iulie 1949. Studii militare liceale și superioare. Locotenent (1971), contraamiral de flotilă (2001), contraamiral în rezervă (2008). Doctor în științe militare. Funcții de conducere în unități și mari unități de nave, în Statul Major al Forțelor Navale și în Statul Major General (SMG), printre care și cea de Director Adjunct al SMG. Timp de 10 ani a fost cadru didactic (lector și conferențiar) la catedra de Tactică și Strategie Navală a Universității Naționale de Apărare „Carol I”. Membru al Ligii Navale Române.

Este autor a numeroase studii și lucrări publicate, printre care și „Studiu-proiect privind delimitarea platoului continental și a zonelor economice exclusive ale României și Ucrainei la Marea Neagră”.

Membru al Comisiei Mixte Interministeriale privind negocierea delimitării spațiilor maritime ale României cu Ucraina, Bulgaria și Turcia. Membru al colectivului de redactare a documentelor prezentate de către România Curții Internaționale de Justiție de la Haga. Expert în grupul român de la Haga condus de Bogdan Aurescu.

Iată, așadar, Decizia în procesul delimitării maritime dintre România și Ucraina pe care țara noastră l-a intentat, în calitate de reclamant, la Curtea Internațională de Justiție de la Haga. Această decizie, așteptată cu sufletul la gură de majoritatea instituțiilor țării, dar și de opinia publică, este menită să pună capăt diferendului ce a existat pe această temă între România și Ucraina (înainte de anul 1991, între România și fosta URSS) și care trenează de peste 42 de ani.

Toată mass-media din țara noastră, ca de altfel și instituțiile de conducere ale statului, au salutat decizia Curții ca pe un act firesc de dreptate făcut României. Într-adevăr, prin hotărârea prezentată mai sus, România obține aproximativ 80% din întreaga suprafață de aproape 12.500 km² aflată în disputa cu Ucraina.

219. For these reasons,

The Court,

Unanimously,

Decides that starting from Point 1, as agreed by the Parties in Article 1 of the 2003 State Border Regime Treaty, the line of the single maritime boundary delimiting the continental shelf and the exclusive economic zones of Romania and Ukraine in the Black Sea shall follow the 12-nautical-mile arc of the territorial sea of Ukraine around Serpents' Island until Point 2 (with co-ordinates 45° 03' 18.5" N and 30° 09' 24.6" E) where the arc intersects with the line equidistant from Romania's and Ukraine's adjacent coasts. From Point 2 the boundary line shall follow the equidistance line through Points 3 (with co-ordinates 44° 46' 38.7" N and 30° 58' 37.3" E) and 4 (with co-ordinates 44° 44' 13.4" N and 31° 10' 27.7" E) until it reaches Point 5 (with co-ordinates 44° 02' 53.0" N and 31° 24' 35.0" E). From Point 5 the maritime boundary line shall continue along the line equidistant from the opposite coasts of Romania and Ukraine in a southerly direction starting at a geodetic azimuth of 185° 23' 54.5" until it reaches the area where the rights of third States may be affected.

Done in French and in English, the French text being authoritative, at the Peace Palace, The Hague, this third day of February, two thousand and nine, in three copies, one of which will be placed in the archives of the Court and the others transmitted to the Government of Romania and the Government of Ukraine, respectively.

(Signed) Rosalyn HIGGINS,
President

(Signed) Philippe COUVREUR,
Registrar

Articolul final al Deciziei Curții Internaționale de Justiție din 3 februarie 2009 referitor la cazul România contra Ucraina

Poate unii dintre cititorii mai puțin avizați asupra speței în cauză ar putea crede că România, dată fiind poziția sa de membru al Uniunii Europene și al NATO, a fost avantajată de către Curtea de la Haga. Nimic mai fals! Decizia este echitabilă și corectă! Aceasta rezultă din analiza caracteristicilor geografice ale zonei, dar și din factorii relevanți ai ariei de delimitare maritimă care ar putea influența traseul liniei de delimitare.

De altfel, pe toată perioada negocierilor cu Ucraina, ce au durat peste 6 ani, dar și în argumentația trimisă sau susținută în fața Curții, România a aplicat metodologia de delimitare denumită sintetic „echidistanță/circumstanțe relevante”, metodologie pe care Curtea a utilizat-o în zecile de cazuri pe care le-a analizat și soluționat anterior. În câteva cuvinte, această metodologie constă

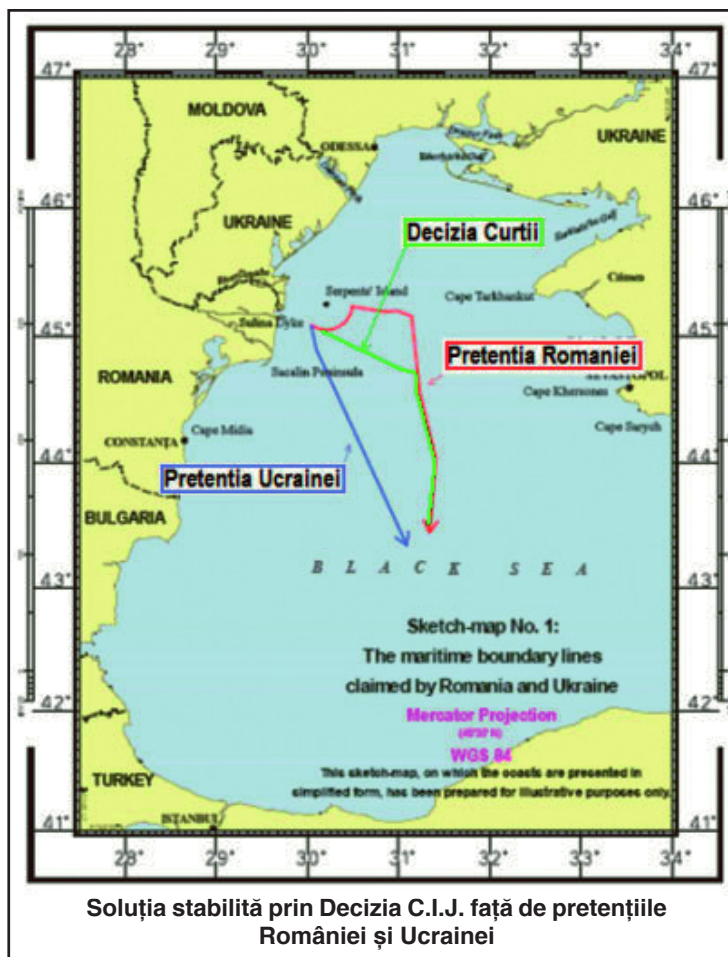


în parcurgerea următoarelor etape distincte: stabilirea coastelor relevante și a ariei relevante de delimitare, stabilirea punctelor relevante, trasarea liniei provizorii de echidistanță, analiza factorilor zonei care ar influența traseul liniei provizorii, modificarea liniei provizorii în funcție de influența factorilor analizați și, în final, efectuarea calculului de echitabilitate.

Pe de altă parte, spre a obține în folosul său o suprafață maritimă cât mai mare, Ucraina a încercat să impună o procedură de delimitare proprie, nefundamentată științific și neutilizată vreodată pe plan internațional. În esență, ea consta în trasarea unei linii provizorii de delimitare pe echidistanță dintre țărmul României și cel al Insulei Șerpilor (ca și cum această insulă ar fi locuită și ar avea viață economică proprie!), apoi trasarea unei a doua linii, care să împartă marea în proporția dată de raportul lungimilor coastelor celor două state și, în final, găsirea unei linii care să fie o mediană a celorlalte două. Conform acestei „invenții” ucrainene, traseul frontierei maritime ar fi trebuit deplasat către litoralul românesc cu încă aproximativ 5.000 km², față de linia inițială de echidistanță. Evident, o asemenea metodologie nu putea fi acceptată de către Curte!

De altfel, pretenția Ucrainei a fost mai mult decât exagerată. Față de pretenția maximală a fostei URSS, pe perioada negocierilor desfășurate între 1967 și 1987, Ucraina, ca stat succesor, aproape că și-a dublat solicitările. Ea a dorit să „moștenească” insula, care, de fapt, nu i-a aparținut vreodată, dar nu a „moștenit” de la fosta URSS și pretenția asupra împărțirii mării. În schemele alăturate veți observa diferențele de abordare dintre acestea, precum și pretenția României.

Analizând pertinent situația concretă, Curtea nu avea cum să identifice o soluție apropiată de solicitarea Ucrainei

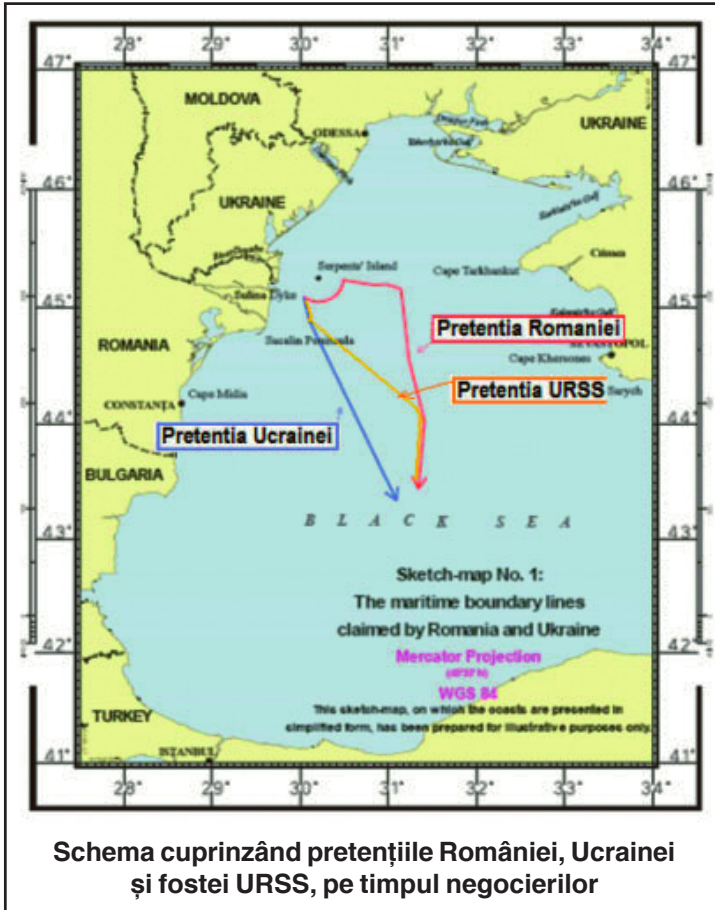


delegația României, ca și soluția propusă de aceasta sunt mult mai pertinente.

Singura deosebire a deciziei Curții față de varianta propusă de România a fost faptul că delegația română a propus și susținut să se ia, ca punct de bază în calculul delimitării, capătul digului Sulina, în timp ce instanța a considerat că acest lucru ar distorsiona nejustificat traseul liniei de delimitare și, ca urmare, a fixat punctul de referință la baza digului. Aceasta este motivația prin care Curtea a acordat Ucrainei cele 20 de procente din aria aflată în dispută, suprafață marină situată la est și sud-est față de Insula Șerpilor.

Ceea ce este foarte important de remarcat este faptul că instanța de la Haga a reținut și argumentația României referitoare la locul și rolul prezenței Insulei Șerpilor în procesul delimitării. Deși Curtea nu a spus-o explicit, din decizie reiese clar că insula nu este îndrituită a avea platou continental și zonă economică exclusivă proprie și, deci, nu cade sub incidența articolului 121, alineatul 2, al Convenției ONU asupra dreptului mării, așa cum au susținut, de-a lungul anilor, atât fosta URSS cât și Ucraina. Dacă ar fi considerat insula ca fiind locuibilă și locuită, precum și cu viață economică proprie, instanța i-ar fi acordat platou continental și zonă economică exclusivă care s-ar fi putut întinde până la o suprafață de 7.500 km², adică ar fi mers pe varianta maximă solicitată de către fosta URSS.

Desigur că tema delimitării spațiilor maritime între România și Ucraina va genera multe discuții și pe baza ei se vor scrie multe lucrări și cărți. Ceea ce este important de subliniat, în final, este faptul că prin decizia Curții Internaționale de Justiție - decizie irevocabilă și obligatorie! - s-a stins un potențial focar de instabilitate din zona Mării Negre și că România, acționând doar pe cale diplomatică, dar conform procedurilor internaționale, și-a mărit spațiul maritim cu 9.700 km².



pentru simplul motiv că aceasta nu se susținea nici sub aspect științific și nici sub cel al practicii internaționale în materie. Ba mai mult, Curtea a reținut faptul că problema, așa cum a abordat-o

Timp de șapte decenii

O LEGENDĂ ITINERANTĂ - NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA“



Comandor dr. Marian MOȘNEAGU

La 17 mai 1939 a sosit în portul Constanța, intrând în serviciul Marinei Militare Române, nava-școală „MIRCEA“, velier de tip bark (nava cu trei arbori), construit în anii 1938 - 1939 la Șantierul Naval „Blohm und Voss“ din Hamburg, Germania.

Nava a fost botezată „MIRCEA“ ca și înaintașul său bricul „MIRCEA“ (1882-1944), purtând cu demnitate pe mări și oceane tricolorul național și numele domnitorului Mircea cel Bătrân, întregitorul Țării Românești până la „Marea cea mare“.

O CHESTIUNE DE SPIRIT

Întrucât bricul „MIRCEA“ îmbătrânise, în anul 1936 Liga Navală Română a lansat un apel pentru strângerea de fonduri pentru o nouă navă-școală.

„Intrați în concertul general al popoarelor, trebuie să înțelegem că întregirea noastră teritorială nu însemnează totul - sublinia comandorul adjutant Preda Fundăteanu în anul 1937 - atâta vreme cât nu asimilăm în ființă, în organismul și spiritul nostru marea.

Dar această asimilare nu este numai o chestiune de program, de organizare sau de activitate. Ea este mai întâi de toate o chestiune de spirit. Ne este necesar în primul rând acel spirit care trebuie să stea la baza oricărei întreprinderi, oricărei instituțiuni și oricărei creațiuni, spirit care dă impuls și direcție energiilor“.

Pledoaria acestui erudit marinar pomea de la faptul că „În această zonă a pulsat o

viață marinărească, o viață care s-a manifestat în direcția preocupărilor marinărești, pescuit, transporturi pe apă, treceri de oameni și mărfuri peste apă, viață care și-a urmat ritmul, s-a repetat în împrejurări similare și a influențat formația politică la apărarea intereselor locale și naționale. Din această populație s-a recrutat personalul monoxilelor primitive, al șecilor, al acelor speciale bărci lungi și înguste ale muntenilor și moldovenilor de mai târziu“.

Atingând maximum de dezvoltare și un maximum de popularitate, în campania pentru strângerea de fonduri necesare pentru achiziționarea noii nave-școală „MIRCEA“, L.N.R. a beneficiat de concursul regelui Carol al II-lea, care era convins că „Marina nu este un lux, e un organism viu, o școală de energie, o școală de supremă camaraderie și sacrificiu, un fapt concret, o întregă mentalitate, o educațiune“.

Lansarea la apă a avut loc joi, 22 septembrie 1938, la ora 15.48, în Șantierul Naval „Blohm und Voss“ din Hamburg, situat perpendicular

*Nava-școală „Mircea“
s-a construit din inițiativa
Ligii Navale Române*

pe fluviul Elba. La ceremonie au participat Victor Brabețeanu, consilier de legație, comandorul Alexandru Bardescu, reprezentantul Ministerului Aerului și Marinei, consilierul economic Geomăneanu, secretarul de legație Moscuna, consuli generali T. Gallin și Karadja, amiralii germani Wolf și Anker, secretarul de stat Ahrendt, primarul Krackmann, reprezentanții șantierului constructor și un numeros public.

„MIRCEA“ a sosit în portul Constanța la 17 mai 1939, în cadrul unei impresionante solemnități, sub comanda căpitan-comandorului August Roman.

Pe puntea superioară a navei s-a desfășurat ceremonialul predării pavilionului de pe veteranul bric „MIRCEA“ pe noua și moderna navă-școală.

După acostare, patru marinari au depus la bord pavilionul și Cartea de aur donată de Liga Navală Română.

În perioada 3 iulie - 3 septembrie 1939, „MIRCEA“ a efectuat primul voiaj de instrucție pe itinerarul Constanța - Palermo - Toulon - Palma de Mallorca - Alger - Constanța.

După declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial, activitatea de pregătire prin marșuri de instrucție în apele

internaționale a fost abandonată.

Între 19 februarie 1941-1944, nava-școală „MIRCEA“ a staționat la Brăila, pe brațul Arapu, la adăpost de bombardamentele sovietice, care au incendiat și scufundat, tot pe Dunăre, la Galați, bravul său înaintaș.

Mai mult, la începutul lunii septembrie 1944, nava a fost arestată și preluată abuziv de către sovietici, care au dus-o și bazat-o la Odessa, rebotezând-o „RION“.



Până la 15 iunie 1938, Liga adunase pentru noul velier-școală 5 611 120 lei.

UN AMFITEATRU PLUTITOR

Continuând tradiția „spiritului Mircea“ impus în cei 62 de ani de activitate de vechiul bric „MIRCEA“, nava-școală omonimă a preluat, din anul 1939, sarcinile instrucției marinărești a viitorilor ofițeri de marină.

Nava a fost pusă pe cală la 30 aprilie 1938.



*Un rol determinant în construirea navei
școală l-a avut regele Carol al-II lea, președintele
Ligii Navale Române*

UN DEMERS SALVATOR

În anul 1946, L.N.R. a făcut o intervenție prin Subsecretariatul de Stat al Marinei pentru ca o delegație să fie primită de A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S. în România, în vederea sensibilizării guvernului de la Moscova pentru a retroceda nava-școală „MIRCEA”, construită din inițiativa sa.

În urma comunicării făcute ministrului subsecretar de stat al Marinei de către Comisia Aliată de Control din România, prin care era informat că guvernul U.R.S.S. a hotărât restituirea către guvernul român a navei-școală „MIRCEA”, s-a stabilit, de comun acord, ca solemnitatea să se desfășoare la Constanța, la data de 19 mai 1946 (nava-școală „MIRCEA” urmând să sosească în timp util la Constanța). Ulterior, această dată a fost modificată la 21 mai pentru ca apoi, președintele Consiliului de Miniștri să o fixeze definitiv la 26 mai 1946.

La această solemnitate au luat parte președintele Consiliului de Miniștri, împreună cu membrii guvernului, membrii Comisiei Aliate de Control în România, în frunte cu mareșalul Uniunii

Sovietice Tolbuhin, președintele Comisiei și comandantul Grupului Armatei de Sud.

Regele Mihai I a binevoit să accepte invitația de a onora cu prezența sa această sărbătoare marinărească.

Pregătirea serbării a revenit Serviciului Secretariatului General din cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei, Statului Major al Marinei și Comandamentului

Litoralului Maritim și Fluvial.

La serbare au participat primul ministru dr. Petru Groza, Gheorghe Tătărescu, vicepreședintele Consiliului de Miniștri, ministrul Lucrărilor Publice Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul de Război



Constantin Vasiliu-Rășcanu, ministrul Informațiilor prof. Petre Constantinescu-Iași, ministrul de Interne Teohari Georgescu, ministrul Economiei Naționale P. Bejan, ministrul Educației Naționale Ștefan Voitec, ministrul Tudor Ionescu, ministrul de stat Mihail Râmniceanu, subsecretarul de stat Aurel Potop, subsecretarul de stat amiralul Petre Bărbuneanu și alți membri din guvern,

ambasadorul sovietic Kavtaradze, prim consilier de legație Iacovlev, iar din partea misiunilor țărilor aliate, Cotlear, comandorul Thomas, colonelul Gibbon, locotenent-colonelul Prager reprezentanți ai Corpului diplomatic, personalități oficiale române și sovietice din București și Constanța, presa străină și română, Casa M.S. Regelui, ofițeri sovietici și români de la nava-școală „MIRCEA”, delegații de ofițeri de marină și elevi ai Școlii Navale etc.

De asemenea, s-a stabilit că se puteau înmâna invitații pentru cetățenii din Constanța care să intre în incinta portului și pe nave, în număr de maximum 500 persoane.

În fața Gării Maritime, oficialitățile au fost întâmpinate de autoritățile locale: episcopul Ghesarie al Tomisului, Victor Dușa, prefectul județului și Ioan Popescu, primarul municipiului Constanța. De aici, întreaga suită s-a îndreptat spre nava-școală „MIRCEA”.

La ora 11.55, regele Mihai I a descins din vagonul regal, fiind întâmpinat de primul-ministru dr. Petru Groza, ministrul de Război, generalul Constantin Vasiliu Rășcanu, amiralul Petre Bărbuneanu și mareșalul Tolbuhin, președintele C.A.I.C. În fața schelei, colonelul Haikin, șeful Secției Marinei din C.A.I.C.R., a raportat regelui Mihai că nava este gata de predare.

La capul de sus al schelei, comandantul sovietic al navei „MIRCEA” a dat raportul Majestății Sale, raportând că nava este gata să-l primească la bord.

Pavilionul național român a fost ridicat la arborele mare în acordurile Imnului Regal.

Urmat de invitați, regele Mihai și-a ocupat locul pe duneță.

Împuternicitul Guvernului Sovietic, căpitanul de rangul 1 Katvicico a pronunțat formula de predare a navei: „Îndeplinesc ordinul Guvernului meu și al Comandantului Marinei Sovietice și cu onoare vă predau nava-școală „MIRCEA”, exprimând convingerea că

prietenia noastră se va întări și mai mult spre binele popoarelor sovietice și român”.

Amiralul Petre Bărbuneanu, împuternicitul Guvernului român a cerut voie Majestății Sale să ia în primire nava-școală „MIRCEA”. Primind încuviințarea, acesta a semnat procesele verbale, pronunțând formula de răspuns: „În numele Majestății Voastre și în numele Guvernului Român iau în primire în

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

*Vicepreședintele Ligii Navale Române, viceamiralul Ioan Coandă
și comandantul Marinei Militare, viceamiralul Ion Bătănescu
au militat neobosit pentru o nouă navă-școală*

patrimoniul Marinei Regale nava-școală „MIRCEA”, asigurând Guvernul Sovietic de întreaga recunoștință a poporului român.”

Au urmat coborârea pavilionului sovietic și ridicarea pavilionului de război român, conform programului.

Odată cu pavilionul de război a fost arborat stindardul regal la arborele mare și pavilionul de ancoră la bastonul din prova, intonându-se Imnul Regal român.

Căpitanul Korzun, comandantul sovietic a predat nava comandantului român:

„În conformitate cu ordinul guvernului meu și al Comandamentului Marinei de Război, eu am condus în acest port nava „MIRCEA” pentru a fi restituită cadrelor Marinei Regale Române.

În numele marinarilor din Marina Sovietică de Război, doresc navei-școală „MIRCEA” navigație fericită și succes în instruirea marinarilor din Marina Română prietenă.

Noi sperăm că pavilionul de război al României va flutura întotdeauna alături de pavilionul de război al Uniunii Sovietice în lupta pentru pace și fericirea popoarelor noastre.”

Locotenent-comandorul Ion Stoian, comandantul navei-școală „MIRCEA” a primit nava pronunțând formula: „Am onoare a primi nava-școală „MIRCEA” mulțumind marinarilor din Marina Sovietică de Război pentru urările făcute, asigurându-i de recunoștința marinarilor din Marina Regală Română și de dorința nestrămutată de a depune toate eforturile pentru pregătirea tinerilor marinari în arta marinărească, pentru ca alături de marinarii sovietici să contribuim la menținerea păcii și prosperității popoarelor noastre prietene.”

A urmat cuvântarea amiralului Petre Bărbuneanu, subsecretar de stat pentru Marină, care a subliniat, printre altele: „Această navă va perpetua vechiul spirit al primului „MIRCEA” care a avut cel mai însemnat rol în renașterea Marinei Române, căci el a fost leagănul în care au crescut 40 promoții de marinari și au învățat aspra școală a mării pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc. Pe nava „MIRCEA” se vor pregăti viitorii marinari la școala minunată a velelor, departe de uscat, în lupta necontenită cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase, tenace și hotărâte în toate acțiunile lor.”

Ulterior, echipajul sovietic a părăsit nava, ambarcându-se pe o vedetă care se găsea acostată în babord. Echipajul românesc a dat onorul cu armele, muzica intonând un marș.

A urmat vizitarea navei, după care Regele

Mihai, împreună cu invitații de marcă, a trecut la careul navei, unde a fost dezvelită placa comemorativă a actului cu următorul conținut: „Prin bunăvoința Guvernului Sovietic și ca o cheazășie a prieteniei cu poporul român, această navă a fost retrocedată Marinei Regale la 26 mai 1946”.

DIN NOU ÎN FURTUNĂ

În perioada 2 - 5 iulie 1946, căpitan-comandorul Teodor S. Antonescu, șeful Secției a V-a din Statul Major al Marinei, a executat un control de instrucție la unitățile Comandamentului Litoralului Maritim și Fluvial. La nava-școală „MIRCEA” a constatat faptul că principalele dificultăți în desfășurarea programului de instrucție a elevilor se datorau slabei încadrări a navei.

Între anii 1946 - 1947 nava a suportat mai multe lucrări de reparații, îndeosebi la arboradă. Marșurile de instrucție au fost reluate în anul 1947, printr-o serie de voiaje scurte executate în Marea Neagră, când nava a înfruntat câteva furtuni memorabile. Astfel, în zilele de 7, 8, 9 și 10 septembrie 1948, pe timpul unei ieșiri pe mare, nava a fost surprinsă

de o furtună de forță 8, caracterizată printr-o violență și durată deosebite, care a determinat-o să țină la capă trei zile și trei nopți. În timpul furtunii, nava nu a putut intra în port, fiind obligată să lupte continuu la larg cu elementele dezlănțuite ale naturii. Echipajul a dovedit o bună pregătire profesională și o disciplină militară desăvârșită, fiind citat prin Ordinul de zi nr. 5 din 2 octombrie 1948 pe armată.

Între 12 - 15 octombrie 1951, „MIRCEA” a fost surprins de o furtună cu mare de gradul 8-9, vânt din N-NE, fiind nevoit să se adăpostească în portul bulgar Nesebăr.

Pentru comportarea deosebită de care au dat dovadă pe timpul acestei furtuni, cei mai merituosi membri ai echipajului navei-școală „MIRCEA” au fost citați prin Ordinul de zi pe navă nr. 45 din 21 octombrie 1951.

Echipajul a fost supus unei noi încercări în zilele de 6 - 9 septembrie 1953, fiind derivat de la travers de Tuzla până la Varna.

Până în anul 1957, nava-școală „MIRCEA” a efectuat an de an marșuri de instrucție cu elevii Școlii Militare Superioare de Marină numai în Marea Neagră.

Lista de subscripții pentru construirea navei-școală „Mircea”, lansată de Liga Navală Română sub deviza „Cât de puțin, dar de la toți” (extras)

- Radu Irimiescu, ministrul Aerului și al Marinei - 10.000 lei; Viceamiralul Ioan Coandă, vicepreședintele LNR - 10.000 lei; Ecaterina Eustațiu, soția celebrului amiral Sebastian Eustațiu (comandant al bricului „Mircea” și al Marinei militare) - 25.500 lei;
- Casa de Credit a Societății „Gaz și electricitate” - 300.000 lei; Opera română, încasările de la un spectacol special organizat la 15 februarie 1937;
- Membrii Senatului României - 17.000 lei (diurna pe o zi); Camera Deputaților - 240.800 lei (diurna pe o zi);
- Cercul Maiștrilor și Submaiștrilor - 25.000 lei;
- Secția Brăila a LNR - 30.000 lei; Secția Sulina a LNR - 25.000 lei;
- Elevii Liceului Militar „Nicolae Filipescu” Mănăstirea Dealu - 770 lei; un număr foarte mare de profesori și elevi au depus importante sume de bani.
- Banca Națională Română - 500.000 lei;
- Inspectoratul Corpului II Armată - 307.747 lei;
- Căpităniile porturilor - 350.000 lei;
- Funcționarii CFR-ului - 180.771 lei;
- Ambasadele și consulatele românești - 58.005 lei;



La 12 aprilie 1951, Marina Militară a încheiat cu SOVROMTRANSPORT contractul nr. 168 790 pentru a executa în Șantierul Naval S.R.T. Constanța lucrările de reparații la nava-școală „MIRCEA”. Lucrările au constat în special din reparații la motoarele principale și auxiliare, care au necesitat comandarea unor piese Uzinelor „23 August” din Capitală.

La 1 ianuarie 1959, „MIRCEA” a intrat în Șantierul „1 Mai” din Brăila pentru reparații capitale. Lucrările au continuat până în luna martie 1960, când a fost transformat în navă-bază a Detașamentului 129 Nave Auxiliare din Mangalia, rol pe care l-a îndeplinit până în vara anului 1964.

În perioada 19 ianuarie – 10 octombrie 1966, „MIRCEA” s-a aflat în Șantierul Naval „Blohm und Voss” din Hamburg pentru reparații capitale.

CAVALERUL ATALNTICULUI

În perioada 19 iulie - 24 septembrie 1975, „MIRCEA” a efectuat un nou voiaj pe ruta Constanța – Gibraltar – Amsterdam – Le Havre – Londra – Palermo – Constanța. Marșul a fost ocazionat de onorarea invitației de a participa la festivitățile SAIL AMSTERDAM 700, organizate cu prilejul împlinirii a șapte secole de la fundarea portului nou Amsterdam, respectiv LONDON FESTIVAL OF SAIL, care au marcat sărbătorirea a două secole de la înființarea Asociației Navelor cu Vele.



Locotenent comandorul Eugen Ispas, comandant al navei în perioada 19 septembrie 1973 - 8 septembrie 1977

La Amsterdam, aflat în capul formației celor 70 de mari veliere participante la festivități, „MIRCEA” a fost singura navă-școală care a executat trecerea prin ecluză și Canalul Ijmuiden spre portul gazdă fără a fi remorcată. Cum echipajelor li s-a cerut din partea organizatorilor să prezinte o notă de specificitate,

comandantul navei, comandorul Eugen Ispas a revoluționat tradiționalul salut pe vergi, introducând ca la marile competiții acrobatică, un element suplimentar de dificultate. Astfel, dacă salutul inițial însemna doar alinierea cadeților pe vergi, având picioarele pe țapapii, noul salut consta în postarea cu picioarele pe vergi, având o mână asigurată de o manevră special amenajată, iar cealaltă disponibilă. În fața a zeci de mii de spectatori înșirați de o parte și de alta a canalului, pe „MIRCEA” s-a dat comanda: „Pentru națiunea olandeză, de trei ori URA!” Pe fondul acestor urale, marinarii români au fluturat beretele din dreptul inimii în lateral, spectacolul fiind de-a dreptul entuziasmant. Această probă de virtuozitate marinărească, în măsură să impresioneze asistența oriunde în lume, a intrat în tradiția echipajului drept „salutul lui Ispas”.

La 4 martie 1976, angajat în celebrul său marș de instrucție transatlantic, care avea să dureze 180 de zile, „MIRCEA” a fost în măsură să însușească marinarii noștri ambiția și tăria de a demonstra Lumii Noi arta meșteșugului perpetuat din străbuni la gurile Dunării și Marea cea Mare.

Vreme de 35 de zile și nopți primăvăratice, corabia străbunului Pont Euxin a navigat neîntrerupt, întru tradiția pânzarelor moldovenești, între Las Palmas de Gran Canaria și Insula Tobago din Marea Caraibilor. Sub comanda aceluiași iscusit comandant Eugen Ispas, s-au parcurs atunci, în exclusivitate cu vele, 3.321 Mm, cu viteză medie de 5,35 Nd, adică aproximativ 128,4 Mm pe zi.

Atunci, în 1976, jurnalul de bord al bricului „MIRCEA” a consemnat adevărate recorduri naționale în domeniul navigației. Pentru prima dată în istoria Marinei Române, o navă militară a traversat Oceanul Atlantic, atingând coastele celor două Americi. Cu acest prilej, „MIRCEA” a participat la a treia regată Bermuda - Newport în compania a 17 veliere din clasa A și a 66 veliere din clasa B și a defilat pe fluviul Hudson, între podurile Verrazano și Washington, în cadrul paradei navale organizate pe 4 iulie 1976, dând onorul poporului american și președintelui Gerald Ford, aflat la bordul portavionului „FORRESTAL”. Nava a fost angajată în cel mai lung și complex dintre cele 24 de marșuri internaționale efectuate până atunci. Un rol important în acest istoric marș transatlantic l-a avut comandorul Eugen Ispas, adevărat lider al navigației tradiționale românești și campion al ospitalității internaționale, cum bine l-a caracterizat un



foto revista MARINA ROMÂNĂ

Căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandant al navei-școală „Mircea” examinează o lucrare de matelotaj executată de studenții aflați în practică la bord

amiral mexican.

În anul 2004, „MIRCEA” a traversat Oceanul Atlantic pentru a doua oară în cariera sa și a concurat la competiția nautică „Tall Ships Challenge 2004”, unde s-a clasat pe locul al doilea la una dintre etape și pe locul al cincilea în clasamentul general.

După reparațiile capitale și modernizările făcute în anul 1966 - la același șantier naval unde a fost construită - și între 4 octombrie 1994 – 26 aprilie 2002, la Șantierul Naval „SANAB” Brăila, a devenit nava cea mai modernă dintre surorile sale „EAGLE” – S.U.A., „GORCH FOCK” - Germania, „TOVARISCH” – Rusia și „SAGRES II” - Portugalia.

La prelungirea activității și revitalizarea navei a contribuit efectiv și Liga Navală Română care, în perioada 1996 – 2002, a inițiat o nouă campanie națională pentru urgentarea reparațiilor și modernizării velierului, soldată cu colectarea, prin subscripție publică, a aproape 500.000.000 lei.



foto revista MARINA ROMÂNĂ

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

Campania Națională SOS „Mircea” (1997-2002)

În octombrie 1994, nava-școală „Mircea” a intrat pentru reparații capitale și modernizări la Șantierul Naval Brăila.

Lucrările efectuate la nava-școală au intrat în impas datorită insuficienței fondurilor bugetare și aprecierii unor factori din Ministerul Apărării că armata are alte priorități.

În această situație, Liga Navală Română, asociație din inițiativa căreia s-a construit „Mircea”, nu putea fi pasivă, a lansat Campania Națională SOS „Mircea” pentru urgentarea reparațiilor. Campania s-a desfășurat, vreme de patru ani, în perioada august 1997 – aprilie 2002.

S-au desfășurat numeroase activități: scrisori adresate primului ministru, ministrului apărării, tuturor comandanților unităților de marină; întâlniri cu senatori și deputați; audiențe la ministrul apărării; articole în presa centrală („Adevărul”, ziaristul Mihnea Pârvu, membru al LNR filiala Constanța) și locală; editarea mai multor numere cu acest subiect în revista „Marea Noastră”; subscripții publice în urma lansării unui Apel.

Conducerea activităților a fost executată de un colectiv condus de viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan și din care au mai făcut parte contraamiral (r) George Petre, comandor (r) Dorin Scripcă, comandor (r) Doru Alexandru Ionescu, comandor (r) Marin Scărișoreanu, dna Elena Vințeanu și alții.

Pe listele de subscripții regăsim numele a aproape 2000 de persoane.

Depunători de bani: • 254 de elevi din Școala „Comandor Dimitrie Știubei” -



botezată de LNR filiala Constanța și în care activa o subfilială a LNR al cărei președinte era prof. Petre Marcu; • 200 de elevi din alte școli constănțene (Școala nr.10, subfiliala LNR „Amiral Petre Bărbuneanu”, președinte prof. Elena Stănescu); • 700 de persoane din unitățile operative ale Forțelor Navale dintre care peste 300 din UM 02003, mobilizați de comandantul unității, colonel Ion Panait;

• peste 260 din UM 02159, organizator fiind comandor Moraru Virgil; • aproape 200 de persoane din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; • filialele LNR Constanța aproape 200 de persoane (plus elevii menționați mai sus); • filiala Mangalia aproape 100 de persoane; • filialele Brăila și București un număr mai mic de persoane; • firma Management Consulting SRL (Apostol Teodor Gheorghe) – suma de 250.000.000 lei; • Camera de Comerț Constanța; • S.C. Forte System SRL; • Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu”; • firma Media Forum; • Yacht Club Regal Român – 25.000.000; • Liga Maiștrilor Militari de Marină; • Liga Ofițerilor de Marină; • Asociația Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră Mangalia; • Yacht Club „Mircea”.

Factorul de succes al campaniei: puternica presiune asupra guvernanților spre a aloca fondurile necesare (19 miliarde lei) pentru finalizarea lucrărilor de reparații și modernizării.

Astfel Liga Navală Română a avut o contribuție esențială la salvarea de la inactivitate a legendarei nave școală „Mircea” (apreciere a comandantului Dinu Pamparău – comandantul navei).

Detalii în revista „Marea Noastră”, număr special, mai 2002, cu tema „Acțiunea SOS pentru „Mircea”.

NAVA ȘCOALĂ „MIRCEA” PERSONAJ LITERAR

Silueta suplă, rezistența eroică în numeroasele tempeste înfruntate și periplurile sale transatlantice și mediteraneene i-au inspirat de-a lungul celor șapte decenii de existență pe numeroși istorici, jurnaliști, scriitori și pictori consacrați, deopotrivă. Printre aceștia se numără „N.M.S. MIRCEA 1939. Prima călătorie de instrucție 3 iulie - 3 septembrie” (album tipărit sub îngrijirea comandantului August Roman. Povestirea călătoriei și schițele de căpitan I. Isbășescu, București, f.e., f.a.), comandorul pictor Valentin Donici, autorul lucrării „Veteranul valurilor”, apărut la Editura Militară (1977) și al volumului postum „MIRCEA, Pasărea Phoenix a Marinei Române” (Editura Europolis, Constanța, 2008), reputatul scriitor Radu Theodoru, semnatul jurnalului de bord „Noi, MIRCEA și Atlanticul”, (Editura Militară, București, 1978). Lor li s-au alăturat Ion Aramă, „Cu bricul MIRCEA în jurul Europei” (Editura Militară, 1970), Mihai Rășică, cu „S.O.S. în Golful Furtunilor” (Editura Militară, București, 1980), colonelul (r) prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, cu „Istoricul navelor-școală MIRCEA”. Vol. I Bricul „MIRCEA” (Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997) și vol. II Nava-școală „MIRCEA” (Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1999), acompaniat de un original album fotografic „Nava-școală MIRCEA”, comandorul Alexandru Dragalina, „Pseudojurnal de bord” (2004), comandorul dr. Ioan Damaschin, „Cu MIRCEA pe drumul lui Columb” (Editura Capitel, București, 2006), precum și o pleiadă de publiciști militari și civili, semnatarii a sute de articole apărute de-a lungul anilor în presa locală și centrală.

Cdr dr. Marian MOȘNEAGU



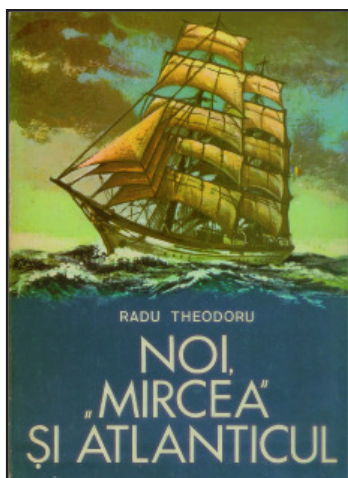
G.P.



NAVA ȘCOALĂ „MIRCEA” PERSONAJ LITERAR CĂRȚI

„MIRCEA” PASĂREA PHOENIX A MARINEI ROMÂNE

autor VALENTIN DONICI
recenzie



Joi 16 mai 2008, la Muzeul Marinei Române sub egida Ligii Navare Române, a fost lansat volumul de proză „Mircea” Pasărea Phoenix a Marinei Române.

Cine va citi această carte sunt sigur că nu o va lăsa ușor din mână.

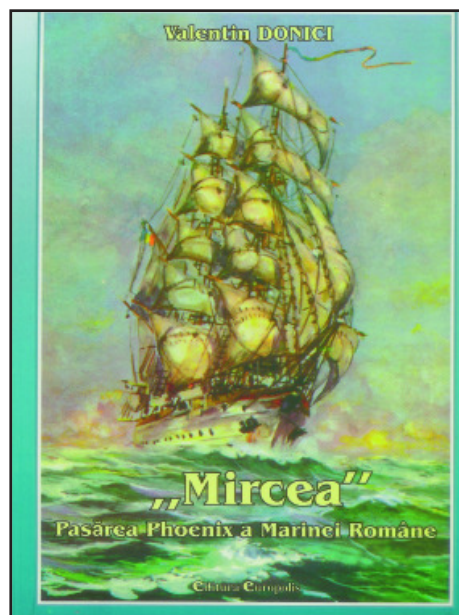
Cele 415 pagini ale volumului sunt tratate în trei capitole mari: capitolul 1 Bricul „Mircea”, prima navă-școală a Marinei Române; capitolul 2 „Urmașul” nava școală barc „Mircea” și capitolul 3 Însemnări, schițe, completări și un glosar, fiecare capitol având mai multe subdiviziuni.

După 50 de ani de activitate, bricul „Mircea” îmbătrânise și ca atare, s-a impus comandarea unei noi nave-școală. Șantierul Naval „Blohm&Voss” din Hamburg va realiza pentru România nava barc „Mircea”, care la 17 mai 1939, va acosta în portul Constanța. La festivitatea de primire a fost prezent și bătrânul bric „Mircea”, care va preda „Urmașului” ștafeta cu misiunile ce avea să le îndeplinească. Dar !... „Mircea” a sosit în țară în momentul când pe plan internațional se pregătea cel de Al Doilea Război Mondial. Cu tot pericolul războiului, la 3 iulie 1939, NS „Mircea” pleacă în primul voiaj în Mediterana pe drumul: Istanbul, Palermo, Toulon, Palma de Mallorca, Gibraltar, Alger, Alexandria. În drum spre Beirut se primește telegrama „Urgent la Constanța” - Germania atacase Polonia. Între 3 septembrie 1939 - 26 iunie 1940, „Mircea” va naviga între Constanța și Insula Șerpilor. La 26 iunie, pe când se afla în marș, primește ordin să intre urgent în portul Constanța; URSS dăduse ultimatul pentru cedarea Basarabiei. Războiul începuse.

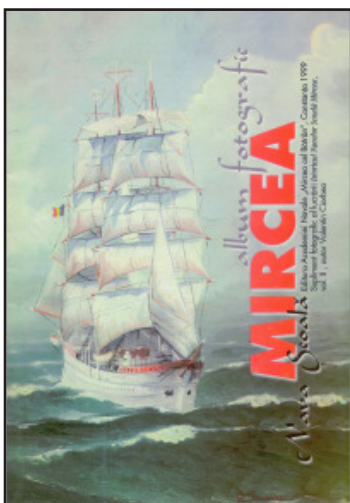
„Mircea” este dus la adăpost pe Dunăre, pe brațul Arapu, lângă Brăila. După 23 august 1944 este luat de sovietici drept captură de război. La 26 mai 1946, în portul Constanța, au avut loc festivitățile de înapoieră a navei, fără pavilionul original al navei, care a fost reținut ca trofeu de război.

În anul 1965, după lungi discuții, pro și contra, pentru menținerea în activitate sau trecerea în rezervă a navei-școală, se ajunge la concluzia că „Mircea” trebuie să fie trimis la

Șantierul Naval „Blohm&Voss” din Hamburg, pentru a fi modernizat. După multe marșuri, realizate pe mări și pe oceane, cu velele și motorul său „Mircea” va trebui să fie remorcat. În acest scop, două remorchere puternice: RM 101 și NS 116, rebotezate „Viteazul” și „Voinicul”, formează împreună cu „Mircea” convoiul spre Hamburg. Căpitanul comandor Alexandru Hârjan este numit comandantul convoiului. La bordul navei-școală



este ambarcat un echipaj redus sub comanda căpitanului comandor Petre Zamfir. La 12 octombrie 1965 convoiul se pune în mișcare către Hamburg. Marșul, care în prima parte, se desfășoară fără probleme, este prezentat cu lux de amănunte de către autor, în special trăirile și lupta echipajelor de pe „Mircea” și de pe cele două remorchere pe timpul traversării Golfului Biscaya. Din cauza furtunii și a valurilor enorme, remorchile de la cele două remorchere se rup, ancorele lăsate la apă de la velier derapează, nava-școală intră în coliziune cu uriașa geamandură ce marca stâncile de la Chaussée de Seine. Echipajul de la bordul lui „Mircea” face tot ce-i stă în putință pentru salvarea navei.



70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009



În fața pericolului iminent se dă semnalul SOS. În zonă sosesc mai multe nave de salvare, dar încercările de salvare eșuează. Ca urmare a contactului dur cu geamandura, bordajul lui „Mircea” cedează în mai multe locuri. Echipajul luptă cu stihilele mării și cu apa ce pătrundea în compartimente, o spărtură era astupată, alta se făcea. Pericolul de eșuare a navei devenea tot mai mare. De la mai multe ambarcațiuni speciale de salvare, sosite în zonă, se face propunerea ca echipajul să abandoneze nava, spre a fi salvat. Se ordonă o adunare rapidă, la care întregul echipaj se declară de acord că nava trebuie să fie salvată, chiar cu prețul vieții lor. În zonă, foarte aproape de „Mircea”, multe nave comerciale s-au dus la fund cu toată încărcătura. Cele două remorchere românești erau și ele în mare dificultate. La nava-școală situația devenea dramatică. Rezistența și lupta echipajului, dusă până la extenuare, continuă până la 28 noiembrie, când, în zonă vine salvatorul „Rinoceros 4”, însoțit de un dragor și o șalupă de salvare. Prin manevre bine gândite, prezentate pe larg în paginile cărții, se reușește, ca după 9 ore de luptă, să se dea remorca la nava-școală și la 29 noiembrie să se plece spre Brest. După ce se ajunge în port, se face plata pentru operațiunea de salvare și pentru remorcaj, se achită costul geamandurii deteriorate, se înlocuiesc tablele sparte, se face revizia



**Locotenent-comandor
Petre Zamfir comandant al navei
în perioada 12 octombrie 1965 -
19 ianuarie 1966**

celor două remorchere. La 6 ianuarie 1966 se pleacă spre Hamburg și la 19 ianuarie nava era urcată pe doc. După zece luni, la 10 octombrie, „Mircea” era complet modernizat: cu ultimul tip de aparatură de navigație; velatura nouă; bucătărie și brutărie electrice; instalații frigorifice; stație pentru desalinizarea apei, motor de 1100 CP etc. Cu echipajul complet, sosit pe calea aerului din țară, „Mircea”, sub comanda comandorului Alexandru Hârjan, este din nou în marș pe Drumuri Albastre. În paginile

cărții autorul prezintă cu multe amănunte drumul spre țară precum și celelalte marșuri care au urmat. Din nou voiaje de instrucție cu elevi și studenți la bord în: Marea Neagră, Egee, Mediterană, Ionică, Oc. Atlantic, sau Marea Nordului. „Mircea” și echipajele sale au poposit în marile porturi ale Europei ca: Sevastopol, Istanbul, Alexandria, Pireu, La Valetta, Napoli, Gibraltar, Londra, Amsterdam sau Le Havre. La Palermo se vizitează pe Via Butera, strada dezmoșteniților, casa în care a locuit Nicolae Bălcescu, cimitirul săracilor și Catacombele. S-au depus coroane de flori la statuile lui N. Bălcescu și Giuseppe Garibaldi din parcul Ingles.

Un moment de cea mai mare importanță din istoria lui „Mircea” este anul 1976, când nava-școală va naviga, 180 de zile între cer și apă, pentru a participa la „Operation Sail 1976”, prilejuită de bicentenarul independenței SUA. La 4 martie sub comanda domnului căpitan comandor Eugen Ispas - comandant superior la bord comandorul Alexandru Hârjan, nava

plecă în marea călătorie inedită: Istanbul, Marea Mediterană, Gibraltar, Las Palmas, unde, la 22 martie, face primul popas; după patru zile se pleacă pe drumul lui Columb și se realizează prima traversare a Oceanului Atlantic, de către o navă militară românească cu vele. Din cauza unor evenimente politice, se contramandea vizita în Brazilia și se continuă marșul spre La Guaira (Venezuela). Înainte de a se apropia de port, nava va rămâne câteva ore în derivă. Cu această ocazie capitanul comandor Dedița Costică a pescuit un rechin mare de 2 metri. După ce a fost ridicat la bord, rechinul a fost tranșat de medicul chirurg Ștefan Seișan și prezentat echipajului de căpitan comandorul Ștefănescu Simion. Citind cartea veți afla câte ore a mai pulsat inima rechinului după ce ea a fost scoasă din corp. Vine la bord Cubici Elena, Ruxandra și Chiajna - Gelu, Dragoș, Mircea, Constantin, Ștefan, Mihai, precum și Traian și Decebal - 3 fete și 8 băieți, cu nume de domnițe și domnitori din România, sunt cei 11 copii ai românului Cubici Dionisie, fost elev al școlii de Maiștri de Marină, plecat din țară în 1947 și stabilit în Venezuela, unde s-a căsătorit cu o negresă care i-a dăruit 11 copii. Fără îndoială marșul este abia la început; urmează vizitele la: Cartagena (Columbia), 4 mai 1976; Vera Cruz (Mexic), 24 mai; Havana (Cuba), 2 iunie; la 8 iunie se pleacă spre

Hamilton, se intră în Triunghil Bermudezilor; Hamilton (SUA), 16 iunie. La 20 iunie se da startul în cursa velierelor la „Operation Sail 1976”. La plecarea în cursă se produce un incident între „Mircea” și „Gazela Primeiro”, în urma coliziunii, „GP” iese din concurs. Va urma un proces în care „Mircea” este acuzat că nu a respectat regulile de navigație. În final, ca urmare a intervenției doamnei Ildico Trier și a soțului său Gey Trier, jurnalist și patron de ziar, conflictul se rezolvă fără

urmări nefavorabile pentru nava noastră. În concurs, „Mircea” se va clasa pe locul doi după velierul german „Gorch Fock”. După concurs, urmează vizitele făcute la New York și la Baltimore și la 24 iulie, plecarea spre țară. După 19 zile de navigație se face o scurtă escală la Lisboa, apoi cu velele întinse sau cu motorul său va traversa Mediterana, Marea Egee, Marmara și Marea Neagră:



**Căpitan-comandorul Alexandru
Hârjan, comandant al navei în
perioada 1 ianuarie 1965 - 19
septembrie 1973**

după 180 de zile de marș să ancoreze la Constanța.

Volumul „Mircea” Pasărea Phoenix a Marinei Române se încheie cu capitolul Însemnări, Schițe, Completări, care cuprinde prezentarea comandorului Negrescu, a pilotului Moș Antonio Rotta, a lui Nicolae Ionescu Johnson, scrisoarea locotenentului Mocanu despre cățelușă Vela și relatarea despre vizita șahișahului Iranului la bord. În final un glosar de termeni marinărești și 14 fotografii cu imagini ce surprind cele mai importante momente din activitatea celor două nave.

„Mircea” cel puțin pentru mine - scrie Velentin Donici, „valorează mai mult decât toate navele celebre ale lumii luate la un loc. Căci el a fost leagănul marinei noastre naționale, emblema și cuibul în care au crescut marinarii noștri. Și ce frumos au crescut!

Și apoi „Mircea” îmi este bine cunoscut. La umbra velor lui mi-am început ucenicia de marină. La bordul lui am învățat primele noduri marinărești, care nu odată mi-au ieșit de-andoaselea; pe puntea lui am făcut primul serviciu de cart. Și tot lui îi datorez cele mai frumoase clipe și amintiri din viața mea de marină.”

*Colonel în retragere
Virgiliu MOROIANU*



Jurnal de călătorie cu bricul „Mircea” în perioada 18.06-28.07.1979

Comandor (r)
Niculae ȘTEFAN



18 iunie 1979

Încă din seara zilei de 17 iunie terminasem de adus la bord tot echipamentul necesar unui marș de 41 de zile.

La ora 7.00, în sunetul fanfarei și în semnele de despărțire de pe mal, tot echipajul „la front” salută oficialitățile: Consiliul Militar al Marinei, navele rămase la cheu.

Bătrânul „Mircea” în ruliul și tangajul lui dănuitor se

înscrie pe drumul de aterizare la Bosfor.

Misiunea navei: un marș de instrucție în Marea Neagră, Marmara, Egee, Tireniană, Ligurică, Mediterană și Oceanul Atlantic, cu vizitarea porturilor Istanbul, Livorno, Lisabona și Pireu.

Echipajul navei: destul de eterogen, ofițeri din unități și eșaloane diferite, militari în termen aduși din alte unități, personal civil și elevi ambarcați doar cu o săptămână mai înainte.

Comandant al marșului: cpt. Rg.1, ing. Corneliu Enăchescu.

La bord, am fost opt colegi de promoție: Căpitan de Rangul 2 Stăiculescu Dan - comandantul navei; cpt.rg. 2 Ivancu Petre - ofițer în M.St.M.; cpt.rg. 2 Mihai Ștefan - șef de Stat Major la Școala de Maiștri de Marină; cpt.rg.2 ing. Albu Marin - șef de birou la Direcția Tehnică C.M.M.; cpt.rg. 2 Cucu Gheorghe - ofițer în Secția P.C.M.M.; cpt.rg. 2 Lucaci Mihai - profesor de transmisiuni la Institutul de Marină; cpt.rg. 2 Buzincu Gheorghe - ofițer secund, provizoriu dar titular la secția inv. a Inst. de Marină, și subsemnatul care eram șef de stat major al Dn N Școală și la bord șef de stat major și profesor de marinărie.

19 iunie 1979

La ora 7.00, la intrarea în Bosfor, ne-a întâmpinat colonelul Vlădescu, atașatul militar în Turcia, împreună cu ofițerul de legătură și ne-au condus la locul de ancoraj în fața muzeului DOLMA BAHCE, situat pe malul european al Turciei în „Rumelia”.

După vizitele de protocol executate de șeful marșului, cpt.rg.1 ing. Enăchescu Corneliu (Tata mare), o parte din echipaj a plecat la mal și a vizitat muzeul DOLMA BAHCE, muzeul sultanilor și, din spusele lor, a rezultat că aici s-au concentrat toate valorile de artă și cultură de pe timpul stăpânirii otomane.

20 iunie 1979

Am făcut parte din delegația pentru depunerea coroanei de flori din partea marinarilor români la mormântul lui Ata Turk.

În drum spre monument am văzut specificul oriental al construcțiilor, reclame de toate felurile, care mai de care mai stridente. Circulația se desfășura haotic, la mica și buna înțelegere a șoferilor. După ceremonia de rigoare am plecat la bord.

La numai o oră după sosirea la bord am pregătit o subunitate, compusă din 93 de persoane, ofițeri, maiștri militari, subofițeri și

elevi pentru a merge în vizită la Academia Navală din Istanbul, situată în insula Heybeli Ada, la circa 14 mile distanță față de locul nostru de ancoraj.

Pentru deplasare ni s-a asigurat un pasager de curse locale, interinsulare, la bordul căruia am găsit un cetățean turc, marinar pe pasager, care vorbind românește ne-a descris tot itinerarul de deplasare. O serie de insule precum Kybali Ada, insula marinarilor transmisioniști, Burgaz Ada (insula fetelor frumoase, Cioko-Cioko) și Buyuk Ada, insula lingurilor. Pe insula Heybeli Ada, unde se află Academia Navală turcă, încă din anul 1859 se mai găsesc dislocate: Liceul de marină și școala de preoți (Hogea).

La Academia Navală ne-a impresionat aspectul de ordine și iradierea puternică a soarelui, care te făcea să crezi că intrând în curtea academiei intri într-un cuptor de foc.

La protocol, la comandantul academiei au participat circa 21 de ofițeri. Cuvântul de bun venit ne-a fost adresat de locțiitorul comandantului academiei, comandorul Nyazi Ulujoi, tânăr pentru gradul său (41 de ani), care ne-a impresionat prin ținuta sa, conținutul inteligent al cuvântării, luciditatea cu care analiza situația social-politică a timpului. Totul a fost expus în limba engleză, noi avându-l ca translator pe asistentul Albu Tudor (Bil cum era botezat încă din marșul făcut în America).

Vizita a continuat la sala de festivități unde s-a prezentat istoricul Academiei, structura de învățământ și baza tehnico-materială de care dispune școala. Au și turcii preocupări în ceea ce privește selecția de candidați, diversificarea sistemului de învățământ și reamplasarea academiei pe Continent.

Din vizita făcută am reținut că Academia ocupă o suprafață de 11 acri și că pentru nevoile de dezvoltare i-ar mai trebui încă de 4 ori pe atât.

A urmat în continuare dejunul oferit celor care au participat la vizită.

Primul fel de mâncare mi s-a părut o ciulama, ca la noi, dar foarte subțire. În realitate o considerau supă-picantă, pe care o serveau cu pâine.

Felul următor a fost piure cu ruladă de carne de batal, cu salată de roșii și castraveți; pilaf de orez a la „turca bre” cu stafide, enibahar și alte mirodenii. Desert, piersici. În loc de apă, lapte bătut.

A urmat apoi vizita de rămas bun la cabinetul comandantului și vizitarea muzeului.

La intrarea în muzeu, atenția mi-a fost atrasă de macheta crucișătorului „Elisabeta”, care din cele ce ni s-a spus, a fost oferită școlii navale turce în anii 1937-1938, de regele Carol al II-lea.

La orele 16.10 am plecat spre locul de staționare la ancoră al navei școală „Mircea”. Prin amabilitatea lui „Tata mare” cpt. rg.1 ing. Enăchescu Corneliu, am beneficiat de ceva în plus față de ceilalți camarazi, vizitând împreună cu dânsul, Căpitan de rangul 1 Florescu Dumitru, asistentul Albu Tudor, colonelul medic Fleschin Horia, Moscheea Sf. Sofia și Moscheea Albastră. Aceste obiective de factură monumentală - reprezentând civilizația bizantină și medievală - m-au impresionat prin construcția lor și picturile existente.

În noaptea de 20/21 iunie 1979 am plecat spre Livorno. Era ora 2.00. S-a dat la posturile de manevră. La un moment dat, la numai 5 minute de la virarea ancorei, am văzut în prova tribord (Td) un feribot turcesc care avea 3 gamituri de vagoane și ieșea din bazinul molului european. A sesizat și el, a dat trei semnale scurte cu sirena, semn că

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009



a pus mașinile înapoi, noi am dat semnale de venire stânga (banda stângă cârmă) și mașinile pe drum. Nu ne-am abordat. Continuăm eram atenți la circulație. Bine a funcționat serviciul nostru de veghe. Bune au fost și prestațiile ofițerilor de cart.

Când am ieșit din strâmtoarea Dardanele, prima navă românească pe care am întâlnit-o în eter a fost „Neptun”. Ce mare bucurie e să discuți în clar cu ai tăi. Am discutat mult cu comandantul navei CLC Sava, fostul meu elev, dar mai ales cu „Puiu”, cpt. Suci Pavel.

Drumul spre Livorno a fost mai lung, dar foarte plăcut. În acest interval de timp elevii au învățat manevra velor pornind cu ei de la stadiul de boboci și ajungând până la starea de absolvenți ai școlii de vele. Se mișcau încet...repetam mișcarea. Prima lor urcare în arboradă era foarte timidă. Coborând din sarturi le tremurau picioarele, unii stăteau crispați, de parcă erau gata să le plesnească și centurile de siguranță.

Toate mările, începând cu Marea Marmara. Marea Egee și Tireniană, au fost peste măsură de liniștite, aproape ca apa în lighean. Am făcut plajă și baie cu apă de mare. Am cunoscut arhipelagul grecesc, am trecut prin Strâmtoarea Messina, văzând Vulcanul Stromboli. Erupția vulcanului mi s-a părut curioasă. Emană gaze, o dată la 15 minute, precum iese fumul dintr-o pipă. La poalele versantului vulcanic se întindea de-a lungul strâmtorii o frumoasă localitate. Deodată în tribord (Td) a apărut o vedetă de patrulare italiană, care ne-a ocolit de două ori și apoi a plecat. În prova și pupa am întâlnit nave italiene și

de alte naționalități. Aproape de maluri erau ambarcațiuni speciale pentru pescuit „ton”. Pe una din bărci era instalată o scară în vârful căreia era un observator, iar în celelalte bărci armate cu harpoane acționau după indicațiile observatorului. Întregul itinerariu de deplasare spre Livorno a fost, cel puțin pentru mine, feeric, încântător, având în vedere, mai ales, contrastul dintre mare și uscat. Marea, de un albastru marin curat și uscatul predominat de munți înalți și cenușii la poalele cărora, ca niște ostași de veghe, se aflau faruri de navigație și localități, deosebit de frumoase. Aterizarea s-a făcut pe insula Elba, după care ne-am deplasat până la geamandura de intrare, de unde am ambarcat pilotul și atașatul militar, colonelul Florescu, un genist simpatic și deosebit de atent cu noi.

După primul contact care se lua cu ofițerul de legătură intram în vibrații cu organizarea activităților pe categorii de cadre, ore, mașini de transport etc.

La Livorno am sosit la data de 29 iunie 1979, ora 7.00 și am plecat pe data de 2 iulie ora 17.00. Dana de acostare a fost puțin incomodă, manevra de acostare fiind făcută cu bordul tribord (Td) în acvatoriul vecin cu danele de pasageri.

Pe cheu era mare animație, turiști și localnici de toate categoriile, în ținute deosebit de simple și comode, potrivite cu soarele torid ce avea să ne deshidrateze pe noi, cei obișnuiți cu temperaturile moderate.

A urmat prima vizită în oraș. Spiritul de emancipare și progres era vizibil la tot pasul. Concurența și spiritul comercial specific,

instabilitatea prețurilor și variația lor de la o firmă la alta, te derutau complet pentru scurtul timp, făcându-te ca, din puținii bani alocați, să poți lua amintiri pentru tine, familie și prieteni.

Bazarul „american”, marele mit al turistului limitat din punct de vedere financiar, era locul de atracție. Multitudinea de articole, reclama ofensivă dar și calitatea discutabilă te amețeau în a te hotărî ce anume poți procura. În ultimă instanță luai ce puteai și te linișteai. Abia acum urma partea de reconfortare, de admirare a frumuseților orașului. Făceam fotografii care să ne amintească peste ani și ani de zile, de locurile vizitate.

Italianii, popor latin, s-au dovedit foarte apropiați de noi. Oricunde te duceai și dacă spuneai că ești român, îți răspundeau bucușii, latini-latini.



De la stânga la dreapta: Buzincu Gheorghe, Cucu Gheorghe, Ivancu Petre, Lucaci Mihai, Mihai Ștefan, Albu Marin, Ștefan Nicolae, Stăiculescu Dan. Majoritatea au ieșit la pensie din armată cu gradul de comandor, iar Ivancu Petre cu gradul de contraamiral.

Am plecat din țară cu cele mai bune ținute și în fiecare zi eram la bord sau în oraș cu ținute diferite.

În ziua a III-a și a IV-a de vizită am făcut cu echipajul unele din cele mai frumoase excursii ale voiajului. Este vorba de excursiile de la Florența (Firenze) și Pisa. De neuitat vor rămâne pentru mine Domul din Florența și Basilica Sf. Sofia, lăcaș de artă monumentală, construite de pe timpul familiei De Medici. N-am să uit niciodată emoția firească a unui om care, pentru prima dată și poate ultima, se afla la mormântul real a lui Leonardo DaVinci, Rossini, Machiaveli. Să vezi, în același timp, în biserica albastră, mitologia facerii lumii și potopul lui Noe. A reușit familia De Medici, ca în această cetate de cultură medievală, fosta capitală a

Republicii Italiene să adune și să construiască tot ce era mai valoros pe plan mondial în pictură și arhitectură.

Piața Domului este dominată de marele David.

Piața este mare, plină de lume, multă lume venită din toate colțurile pământului. Toți admiră și fotografiază porumbii Florenței. Căldura devine din ce în ce mai insuportabilă.

Vizita la Florența s-a terminat către orele 17.00, printr-o ploaie, care avea să pună capăt căldurii de foc pe care noi, românii, am suportat-o cu foarte mare greutate. Dintr-un loc dominant am văzut panorama orașului după care ne-am îndreptat spre Pisa.

Marea mea curiozitate de a vedea ceva nou avea să se termine așa cum mi-am dorit. Am fost la baza turnului, despre a cărei înclinare luasem cunoștință din istorie și emisiunea Teleenciclopedia.

*
* *
*

Trăiesc cu speranța că mulți din camarazii mei, elevii și maiștrii pe care i-am avut la bord, când vor parcurge descrierea „Marșului”, vor fi în măsură să aprecieze că, șeful de stat major de atunci, a reușit să rețină lucrurile importante ale călătoriei noastre.

Închin acest material Navei Școală „Mircea”, leagănul formării profesionale, acum, cu prilejul a 70 de ani de existență a sa.

Bun CART ÎNAINTE generațiilor actuale și viitoare, spre gloria și fericirea neamului românesc.



„Mircea” - un strălucit ambasador al României

Principalele vizite în străinătate

- 3 iulie - 3 septembrie 1939: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Palermo, Toulon, Palma de Mallorca, Gibraltar, Alger și Alexandria;
- 15 iulie - 30 august 1967: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Toulon, Gibraltar, Portsmouth și La Valetta;
- 1 - 24 iulie 1968: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Istanbul și Napoli;
- 7 - 23 iulie 1969: în Marea Adriatică, cu o escală în portul croat Split;
- 14 iunie - 23 iulie 1971: în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Tunis, Casablanca și La Valetta;
- 16 iunie - 11 iulie 1972: în Marea Mediterană, cu o escală în portul francez Toulon;
- 29 iunie - 26 iulie 1974: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Alexandria și Beirut;
- 19 iulie - 24 septembrie 1975: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului, cu escale în porturile Gibraltar, Amsterdam, Le Havre, Londra și Palermo;
- 4 martie - 30 august 1976: traversada Oceanului Atlantic, cu escale în porturile Las Palmas, La Guaira, Cartagena, Veracruz, Havana, Hamilton, Newport, New York, Baltimore, Philadelphia, Lisabona și Alger;
- 18 iunie - 28 iulie 1979: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Istanbul, Livorno, Lisabona și Pireu;
- 30 iunie - 9 august 1980: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Toulon, Barcelona și La Valetta;
- 14 iulie - 14 august 1986: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Istanbul, Odessa, Sevastopol și Varna;
- 4 - 29 iulie 1987: în Marea Neagră, cu escale în porturile Burgas, Suhumi și Sevastopol;
- 28 iulie - 20 august 1988: Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul, Novorossiisk și Odessa;
- 18 iulie - 1 august 1989, în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul și Sevastopol;
- 10 iulie - 10 august 1990: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Novorossiisk, Sevastopol, Istanbul și Varna;
- 15 - 22 iulie 1993: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu o escală în portul Istanbul;
- 31 iulie - 6 august 1994: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu o escală în portul Istanbul;
- 29 iulie - 10 august 2003: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul, Sevastopol, Odessa, Burgas, Suhumi și Novorossiisk;
- 19 aprilie - 26 septembrie 2004: a doua traversadă a Oceanului Atlantic, cu escale în Cagliari, Las Palmas, Hamilton, Charleston, Baltimore, Newport, New London, Halifax, Arichat, Sydney, Brest, Cadiz și La Valetta;
- 21 aprilie - 6 mai 2005: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în portul turcesc Marmaris;
- 9 iunie - 20 septembrie 2005: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, cu escale în porturile Palermo, Lisabona, Zeebrugge, Cherbourg, Middlesbrough, New Castle, Fredrikstad, Bremenhaven, Amsterdam, Cartagena și Bizerte;
- 10 iulie - 10 august 2006: în Marea Neagră, cu escale în porturile Novorossiisk, Sevastopol, Odessa, Samsun și Varna;
- 19 iunie - 10 august 2007: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Pireu, Alicante, Barcelona, Toulon și Genova;
- 26 mai - 18 septembrie 2008: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, cu escale în porturile Cagliari, Malaga, Rouen, Brest, Rotterdam, Copenhaga, Rostock, Plymouth, Lisabona și La Valetta.

Campanii de navigație în perioada 2003-2007

Anul 2003 - Sub comanda comandorului Dinu Pamparău nava școală „Mircea” a executat în perioada 29 iulie - 10 august 2003, în Marea Neagră și Marea Mediterană, primul marș după reparațiile capitale. Între cei 195 de membri ai echipajului s-au aflat 4 studenți militari străini (2 bulgari și 2 turci) și pentru prima oară două studențe de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și 26 de eleve ale Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral



Ion Murgescu”.

Anul 2004 - La 19 aprilie, nava-școală „Mircea” a plecat în al doilea său marș transatlantic. Va ajunge pe coastele de est ale Statelor Unite ale Americii și Canadei. Cei 190 de membri ai echipajului, în principal studenți și elevi marinari (71 de studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și 31 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu”), s-au călătătorit într-un marș cu durata de 159 de zile.

„Mircea” a fost de această dată ambasador al României în 13 porturi în care a acostat. Distanța parcursă: aproape 15.000 de mile marine.

La festivitatea de plecare în marș a participat Ion Iliescu, președintele României.

În Marea Mediterană bricul „Mircea” a înfruntat una din cele mai puternice furtuni din istoria navei.

Detalii despre acest marș deosebit în „Marina Română” nr.4 (101) 2004 și în nr.5 (102) 2004.

Anul 2005 - În perioada 21 aprilie - 6 mai 2005, nava-școală „Mircea” a efectuat un marș de instrucție și reprezentare, cu



Marșul de instrucție 2008 al N.S.Mircea

O abordare statistică

Marșul de instrucție al N.S.Mircea din 2008 a fost unul în care nu a participat la competiția nautică organizată anual de Sail Training International dar acest lucru nu înseamnă că nu a fost bogat în premiere pentru navă și echipaj (după cum se poate lesne observa, cel puțin din 2003, participarea la competițiile nautice organizate de STI alternează cu ani în care marșurile sunt lipsite de regate). Din păcate, după ultimele informații pe care le avem, nici în acest an N.S.Mircea nu va participa la competiția organizată de Sail Training International (care va include traversarea Oceanului Atlantic și Coasta de Est a SUA) deși, cel puțin pentru prima jumătate a competiției, va urma același traseu la o distanță de câteva zile, ceea ce face absolut



acostare în baza navală Akazas și în portul Marmaris din Turcia. Echipajul (100 de membri) a participat la sărbătorirea Zilei Marinei a Republicii Turcia și la Festivalul Maritim Internațional din Marmaris;

Anul 2005 - Între 9 și 20 septembrie 2005, nava-școală „Mircea” a efectuat un marș de instrucție în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului cu escale în porturile Palermo (Italia), Lisabona (Portugalia), Zeebrugge (Belgia), Charbourg (Franța), Middlesbrough, Newcastle (Marea Britanie), Frederikstad (Norvegia), Bremerhaven (Germania), Amsterdam (Olanda), Tunis (Tunisia), Cartagena (Spania).

Marș de 93 de zile cu parcurgere a 8.876 de mile marine.

A participat la competiția nautică „Tall Ships Race 2005” și la mai multe festivaluri maritime internaționale și manifestări jubiliare, precum „Tall Ships Race 2005”, croaziera comună între Cherbourg și Newcastle, cea de-a treia etapă a regatei, între Newcastle și Fredrikstad, „Sail Bremerhaven 2005” și „Sail Amsterdam 2005”, precum și la manifestările organizate cu prilejul sărbătoririi a 175 de ani de la proclamarea Regatului Belgiei, respectiv centenarul independenței Norvegiei.

Anul 2006 - În perioada 10 iulie - 10 august 2006 nava-școală „Mircea” a executat un marș de instrucție și reprezentare în apele Mării Negre cu escale în porturi din Bulgaria, Turcia și Rusia., având la bord 51 de studenți și 3 studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, 43 de elevi și 5 eleve de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” și doi cadeți turci.

Anul 2007 - Nava-școală „Mircea” a efectuat în perioada 19 iunie - 10 august 2007 un marș de instrucție în Marea Mediterană, participând la competiția nautică internațională „Tall Ships Race Mediterranean 2007” organizată de Sail Training International. Alături de studenții și elevii români ambarcați pentru practică au

fost la bord și 13 cadeți din Franța, Germania, Danemarca, Ucraina și Croația.

Au fost ambarcați 35 de studenți anul III de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” printre care 5 fete; 63 elevi de la Școala Militară de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu” (3 fete). Comandantul navei a fost căpitan-comandor Gabriel Moise.

Acest al 31-lea marș de instrucție internațional al navei-școală „Mircea” a durat 52 de zile (din care 17 zile de staționare și 35 de zile de marș între porturi).

S-au făcut escale în porturile Pireu, Alicante, Barcelona, Toulon și Genova.

Detalii despre acest marș de instrucție în revista „Marina Română”, nr.4 (120) 2007 și „Marina Română”, nr. 5-6 (121-122) 2007.

Nava a parcurs 4800 de mile marine din care 900 cu vele.

Nava a fost vizitată de cca 18.750 de persoane.

Rezultate obținute la competițiile sportive: Alicante: locul I la bărci cu rame și locul II în clasamentul general; Barcelona: locul II la bărci cu rame; Toulon: locul I la tras la parâmbă și locul I în clasamentul general; Genova: locul II la tras la parâmbă.

La cele două curse Alicante-Barcelona și Toulon-Genova au participat veliere din Argentina, Spania, Portugalia, Ecuador, Rusia, Uruguay, Polonia, Bulgaria, România, Italia, Marea Britanie, Franța, Letonia și Belgia.

La clasa A (veliere cu lungime mai mare de 40 metri), la prima cursă locul I a fost ocupat de „Nindecase” (Olanda) iar la cursa a doua de „Stad Amsterdam” (Olanda).

Text: Petre Georgescu

Foto: Valentina CIUCU și locotenent Marius BACCELA, preluate din revista „Marina Română”

de neînțeles, chiar și în termeni financiari, decizia Forțelor Navale. Condensarea unui marș de peste patru luni de zile în două-trei file de manuscris nu este de natură să-i mulțumească pe cei pasionați de subiect, rezultatul fiind doar o narațiune cronologică și evenimențială, dublată de una statistică și sintetică (cunoscut fiind interesul pasionaților de marină pentru domeniu), astfel că celor interesați le recomandăm spre lectură și articolele mai detaliate, sub aceeași semnătură, apărute în revista Marina Română (numerele 4 (126), 6 (128) și 7(129) din 2008).

Am plecat din Constanța pe data de 26 mai cu un echipaj „redus”, dacă ne raportăm la marșurile anterioare, unde numărul se apropia de cifra 200. Oricum benefic mai ales pentru cadeți care au avut



Fock II, care a sărbătorit anul trecut 50 de ani de la intrarea în serviciu. Pentru a fi corecți pe deplin trebuie să precizăm că „în zonă” s-a aflat și o altă navă-soră, este vorba de *Gorch Fock I* (ex *Tavarisch*) care din anul 2003 se află la Stralsund, destul de aproape de Rostock, cumpărată de la ucrainieni și transformată în navă muzeu de o asociație non-profit de voluntari până

depărtare de Canalul Mânecii iar botezul marinăresc a avut loc în Oceanul Atlantic în punctul 36 de grade, 12 minute, latitudine Nord, 008 grade, 25 de minute, Vest.

Marșul în cifre și date

În cifre, marșul de instrucție al *N.S.Mircea* din 2008 se poate rezuma astfel: marșul s-a desfășurat între 26 mai și 19 septembrie și a avut o durată de 116 zile (74 de zile pe mare și 24 de staționare în porturi); escale în zece porturi din nouă țări – Cagliari, Italia (5-11 iunie), Malaga, Spania, pentru prima dată (22-25 iunie), Rouen, Franța, în premieră (4-8 iulie), Brest, Franța (10-17 iulie), Rotterdam, Olanda (21-25 iulie), Copenhaga, Danemarca (31 iulie-4 august), Warnemünde, Germania (7-11 august), Fowey, Marea Britanie (18-21 august), ultimele trei tot în premieră, Lisabona, Portugalia (27-30 august) și La Valetta, Malta (8-11 septembrie). La bord s-a aflat un echipaj format din 160 de membri (din care 35 de studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (3 fete), 47 (4 fete) de elevi de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” dar și șase cadeți străini - Olexander Titov din Ucraina, Slaven Jurisici din Croația, Ali Ercumen din Turcia, Vanthournout Thibault Yvon Marie din Belgia, Marco Sfercola din Italia și Lucienne Koch din Olanda. Au fost parcurse în total 10494 de mile marine, dintre care 8964 de mile cu motor, 1529 cu vele și 66 în derivă (6129 de mile parcurse ziua și 4364 noaptea). Au fost traversate următoarele mări și oceane: Marea Neagră,

mai mult spațiu în cazarmă. Explicația este una simplă. În ultimele zile au fost retrași, din cauze care ne scapă, studenții care aparțin de Ministerul Internelor și Reformei Administrative și care sunt școlarizați de către Academia Navală. *N.S.Mircea* a avut, în vara anului trecut, cinci escale în premieră în istoria sa. Este vorba de Malaga, Rouen, Copenhaga, Warnemünde (Rostock) și Fowey. Tot în premieră a participat la festivalurile maritime „Armada de Rouen 2008” (pentru detalii vezi și articolul *Mari festivaluri maritime. Armada de Rouen 2008. Cea mai mare sărbătoare populară gratuită din Franța și din Europa* din revista Marina Română, nr.8(130) pe 2008), „Fete de Brest 2008”, „Hanse Sail Rostock 2008” dar și la „Fowey Royal Regata” (cel puțin prin prezență). Tot în premieră nava a navigat pe râurile Sena (120 de kilometri), Wårnow (în Germania, râul pe care se află portul Rostock) și Fowey (Marea Britanie). Au fost multe momente emoționante la bord, cum ar fi vizita pe care ne-a făcut-o, la Brest, doamna Marlene Antonescu-Weska, fiica primului șef mecanic care a adus nava în țară în anul 1939, Wentzel Antonescu, care ne-a arătat jurnalul personal ținut de tatăl domniei sale cu ocazia marșului navei de la Hamburg la Constanța. Tot emoționantă a fost și ceremonia conferirii de diplome celor care în 1965 au contribuit la salvarea *N.S.Mircea* în timpul furtunii din Golful Biscaya. Este vorba de domnul Vincent Caignou, comandantul de acum 43 de ani al remorcherului *Rhinoceros*, care a rememorat pentru toți cei prezenți evenimentele de atunci.

Tot în premieră, „școala ramelor” s-a efectuat la cea mai nordică latitudine, respectiv 57 de grade, 30 de minute, latitudine Nord, asta în limbaj marinăresc, undeva în strâmtoarea Skagerrak, la 30 de mile sud de Norvegia și de Fredrikstad unde *N.S.Mircea* a mai fost și în anul 2005.

Tot în acest marș, la Warnemünde, *N.S.Mircea* s-a întâlnit cu nava-soră *Gorch*



la momentul în care vor fi strânși banii necesari pentru efectuarea reparațiilor. Anul 2008 poate fi considerat în egală măsură și anul *Gorch Fock I* deoarece nava a sărbătorit 75 de ani de existență, eveniment trecut sub tăcere de organizatori și despre care am aflat cu totul întâmplător cu ocazia vizitei la Stralsund la nava *Gorch Fock I*. De fapt și în prezent a rămas un mister pentru noi de ce gazdele germane nu au încercat măcar să conecteze cele trei evenimente (*Gorch Fock I*, *Gorch Fock II* și prezența *N.S.Mircea* la Warnemünde) măcar prin reunirea echipajelor (pentru că și pe *Gorch Fock I* se află un echipaj de voluntari) care să marcheze, evident simbolic, prezența celor trei nave surori, dacă nu la același eveniment măcar în aceeași zonă de litoral.

După 6259 de mile străbătute de la plecarea din Constanța, Ziua Marinei a fost celebrată în ziua de 15 august când nava se afla în poziția 54 de grade, 53 de minute latitudine Nord, 005 grade, 12 minute, longitudine Est, în Marea Nordului, 105 mile marine travers Est de Insula Sylt (Germania), la aproximativ 252 de mile



Marea Marmara, Marea Egee, Marea Ionică, Marea Tireniană, Marea Balearelor, Marea Alboran, Oceanul Atlantic, Canalul Mânecii, Marea Nordului, Marea Baltică dar s-a navigat, pentru prima dată, și pe râurile Sena, Warnow și Fowey. A participat, tot în premieră, la festivalurile maritime „Armada de Rouen 2008”, „Fete de Brest 2008” și „Hanse Sail Rostock 2008”. Comandantul navei a fost căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul marșului, comandorul dr.Vergil Moraru iar șeful practicii a fost căpitan-comandorul prof.univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu.

Text și foto

Bogdan DINU

PATRIMONIUL NAVAL NAȚIONAL

situația dramatică a acestuia

Expert dr. Carmen Irene ATANASIU

Evoluția istoriei omenirii a fost marcată de realizări în știință și tehnologie, iar istoria navală nu face excepție de la regulă. Colecțiile de istorie a științei și tehnicii ajută publicul de toate vârstele să înțeleagă mai bine lumea în care au trăit înaintașii, dar și pe cea în care trăim azi și, de ce nu, lumea de mâine.

În România există peste 70 de muzee care au colecții de istoria științei și tehnicii, cu un patrimoniu estimat la peste 45 000 de piese. În acest patrimoniu ar trebui să ocupe o poziție remarcabilă, așa cum se întâmplă cu locomotivele vechi sau tambaiele de epocă, **navele și instalațiile care înlesnesc operațiunile portuare.**

Acest **patrimoniu tehnic**, pune în lumină importanța atelierelor sau șantierelor navale constructoare, unele celebre în istoria domeniului. Este un patrimoniu valoros deoarece **piesele sunt din ce în ce mai rare.** Ne gândim, de exemplu, la navele fluviale cu zbuturi, extrem de apreciate în străinătate, unde se va găsi întotdeauna un întreprinzător dispus să cumpere.

Or, nu numai că bunurile ce alcătuiesc patrimoniul naval românesc nu ocupă o poziție remarcabilă în patrimoniul tehnic național, dar, îndrăznim să afirmăm că aceste bunuri sunt pe cale de dispariție. Cauzele: **banii**, fie datorită sumelor mari obținute în tranzacțiile cu asemenea obiecte, fie datorită lipsei mijloacelor financiare de a le reamenaja sau restaura, acolo unde această procedură se impune și **indiferența.**

Consecințele acestor realități îmbracă forme diverse:

- declasarea unui bun **clasat** în categoria TEZAUR și vinderea acestuia în străinătate;
- cumpărarea unui bun **susceptibil de a fi clasat** în categoria TEZAUR la preț de fier vechi, și vinderea sa în străinătate;
- reamenajarea unor nave fără a ține seama de aspectul original, nave care, chiar dacă nu au fost clasate în categoria TEZAUR, probabil din indiferență despre care vorbim¹, întrunesc toate condițiile unui valoros obiect de patrimoniu;
- nave lăsate în voia sortii, în cimitir de nave și apoi casate.

O situație fericită este aceea în care oameni **de calitate, conștientizează pericolul în care se află aceste bunuri** și încearcă să le salveze, clasându-le. Tentativele sunt mai numeroase, dar, prima și singura reușită, pentru o perioadă de aproape 20 de ani, a fost clasarea în categoria TEZAUR, prin eforturile domnului prof. dr. Ionel Cândea, directorul Muzeului Brăilei și președintele Comisiei Naționale de Patrimoniu, a pasagerului fluvial „Borcea”. Abia în mai 2008, o a doua navă, pasagerul fluvial „Republica” (ex Lt. Cdr. Vasile Păun ex Republica, ex. Locotenent comandor Constantin Păun), la cererea Direcției Județene pentru Cultură Tulcea, a fost clasat în categoria TEZAUR, în urma expertizei efectuate de semnatară acestor rânduri.

Cu siguranță, există situații în care patrimoniul naval a fost grav afectat. Ne vom referi, în studiul de față, numai la cazurile despre care avem cunoștință de cauză și pe care le putem exemplifica în cele ce urmează.

Yachtul „Luceafărul”. În Darea de seamă a activității Yacht Clubului Regal Român (Y.C.R.R.), desfășurată în cursul anului 1937, apare scris: „Avântul luat de asociația noastră s-a mărit în cursul acestui an, întrucât s-a înscris în registrul ei yachtul „Luceafărul”, proprietatea M.S.R. Carol al II-lea, comodorul Y.C.R.R. Acest superb vas, construit de unul din cele mai renumite șantiere englezești, va naviga prin Augustul său proprietar cu Y.C.R.R., ceea ce va ridica prestigiul asociației

Lansarea la apă



noastre în țară și în străinătate”².

Yachtul a fost comandat de Lady Yule firmei Messrs John Brown & Co. Ltd din Clydebank în anul 1930, după proiectele firmei scoțiene Messrs G.L. Watson et Co. din Glasgow. Primul nume al acestei superbe nave, grațios și elegant proporționată, numită și azi în presa engleză „a gracefull lady”, a fost „Nahlin”, termen provenit din limba indienilor nord-americani, semnificând „iute de picior” (fleet foot)³.

În numai patru ani de la lansare, „Nahlin” a parcurs peste 200.000 Mm, ceea ce ar echivala cu de opt ori înconjurul lumii și era cota ca unul dintre cele mai mari yachturi particulare de plăcere construite în Anglia.

În anul 1934, Lady Yule a oferit nava de croazieră „Nahlin” spre închiriere sau vânzare. Doi ani mai târziu, în vara lui 1936, regele Edward al VIII-lea al Marii Britanii a închiriat nava pentru a face o croazieră în Adriatică împreună cu americanca divorțată Wallis Simpson, pe care regele britanic o curta. Scandalul declanșat în presă i-a grăbit abdicarea. Știrile

¹ Sau neștiință. O navă poate fi clasată în categoria TEZAUR, reconstituită, reamenajată corespunzător și relansată în circuitul turistic, respectând, bineînțeles, normele de conservare ș.a. Vezi pasagerul fluvial „Borcea”.

² „Marea Noastră”, Nr. 4, aprilie 1938, p. 134

³ Caracteristici principale: Lungime maximă - 89,365 m + bompresul de 5,947 m; Lățime maximă - 10,98 m; Înălțime la borduri - 5,70 m; Pescaj maxim - 4,222 m, TRB - 1.391,71, TRN - 555,79; Deplasament - 2.147 tone; Viteză - 17,5 Nd; Puterea mașinii - 4.400 C.P.; Echipaj - 35 membri. Corpul navei este construit din oțel, un tip folosit în mod curent pentru nave de acest fel, are dublu fund, iar corpul este împărțit într-un mare număr de compartimente etanșe. Echipamentul de propulsie al yachtului „Nahlin” era alcătuit din două seturi de turbine Brown-Curtis, cu simplă reducere. Acest tip de propulsor, ales pentru lipsa de zgomot și vibrații și-a dovedit eficacitatea. Yachtul era echipat cu una dintre cele mai moderne instalații produse de Compania Sperry Gyroscope, giroscopul asigurând un control mecanic al direcției de înaintare, un sistem care indica gradul de înclinare al navei și i reflectoare Sperry.



despre idila regală petrecută la bordul yachtului „Nahlin” au atras atenția Elenei Lupescu, amanta lui Carol al II-lea de România, care i-a propus regelui să-l cumpere⁴.

În 1937, guvernul român, prezidat de Gheorghe Tătăreanu, a achiziționat elegantul yacht cu 120.000 de lire sterline, oferindu-l cadou Regelui Carol al II-lea. În ziua de 3 septembrie 1937, nava rebotează „Luceafărul”, aflată în James Watt Dock din Greenock, a arborat la pupa pavilionul României. Trei zile mai târziu, sub comanda locotenent-comandorului Iosif Rășcanu, yachtul a plecat spre Constanța unde a sosit la ora 1,30⁵ din 23 septembrie. În decembrie 1937 nava a primit actul de naționalitate nr. 66, având ca armator pe Regele Carol al II-lea⁶.

În octombrie 1938, comandat de locotenent-comandorul Carol Prossinagg, yachtul a executat manevrele de toamnă printr-un marș pe ruta Constanța-Galați și retur. Cu acest prilej, la 18 octombrie, „Luceafărul” a găzduit la Galați o întâlnire între regele Carol al II-lea al României și ministrul de externe al Poloniei, colonelul Beck (a fost de față și ministrul de externe român, Petrescu Comnen), discuțiile încadrându-se în criza politică postmuncheneză⁷.

Până în anul 1941, după ce i s-au adus o serie de transformări conform dorinței noilor proprietari⁸, „Luceafărul” a înscris în Jurnalul de bord 35 de croaziere cu membrii Casei Regale și opt marșuri de instrucție⁹. În anii celui de-al doilea război mondial nava s-a adăpostit în zonele Brăila-Canalul Măcin, Hârșova, Ostrovul Gâsca-Ostrovul Lupilor-Brăila¹⁰.

Avatarurile yachtului regal „Luceafărul” au început după încheierea ostilităților. În anul 1948, în baza Decretului prezidențial nr.38/27 mai 1948, publicat în Buletinul Oficial nr.121/1948, yachtul a intrat în patrimoniul statului fiind trecut în folosința Consiliului de miniștri, care, la rândul său, îl va repartiza „în folosul” Marinei Militare, în cadrul căreia va primi numele „Libertatea”. În consecință, în același an, yachtul a devenit navă de comandament la Comandamentul Forțelor Navale Maritime. În anii 1951-1955 a făcut parte din Detașamentul 514 nave școală. În 1955, conform Ordinului M.T.N.A. nr. 3666, yachtul a fost înregistrat la Căpitania Portului Constanța cu nr.1192 din 8 martie 1955, (nava „Libertatea” a fost transferată din folosința M.F.A. la M.T.N.A. în baza HCM nr.230/21.02.1950). Pentru a înlocui M/N „Transilvania”, aflată la Copenhaga în reparații, s-a hotărât transformarea yachtului în pasager, cu cabine de două și patru locuri¹¹.

În conformitate cu Ordinul nr. 425 din 16 mai 1963 al M.T.Tc., yachtul a trecut în administrarea fostului Comitet de Stat al Apelor, pentru ca la 1 martie 1972 să fie scos din exploatarea fluvial-maritimă, fiind transformat în navă hotel-braserie, cu locația în portul Galați¹².

În anul 1998, armatorul S.C. „Regal” S.A., a organizat o

licitație pentru vânzarea fostului yacht regal, **deși nava, pentru a fi salvată, fusese încadrată, la propunerea Muzeului de Istorie din Galați, în categoria „Tezaur”**. În 16 decembrie, același an, după derularea protocolului de licitație, firma „Confidence Five” și-a adjudecat „Libertatea” la suma de 265.000 USD plus TVA (58.000 USD)¹³. Noul proprietar, „Edminston&Company Ltd.” a cumpărat yachtul - conform propriilor declarații - cu intenția de a-l restaura după planurile inițiale de construcție și a-l transforma în navă de lux. Costurile de restaurare erau evaluate la câteva zeci de milioane de dolari, având în vedere starea sa de degradare¹⁴, gradul său de uzură fiind apreciat în raportul ICEPRONAV-Galați la peste 80%¹⁵.

În ianuarie 1999, „Libertatea” se afla în dana 131 din portul Agigea, la Constanța, iar noul proprietar, Edminston & Company Ltd se lupta să-l scoată din țară. „Dacă Guvernul României dorește cu adevărat să vadă yachtul protejat, atunci trebuie să ne permită să-l ducem fără întârziere în șantierul naval specializat. „Libertatea” trebuie salvată de cei cu experiență în restaurare de yachturi, dar și capabili să-și asume proiecte de asemenea anvergură!”¹⁶, declara președintele firmei, Nicholas Edminston. La câteva luni, nava a plecat în Anglia¹⁷.

Cu semnătura ministrului Culturii de atunci, Ion Caramitru,



„Libertatea” a primit **drept de export temporar, pentru restaurare**, cu obligația să se întoarcă într-un an, sub pavilion românesc. După un an, pentru că lucrările au fost mai complicate, firma Edminston a solicitat prelungirea termenului de încheiere a reabilitării cu încă un an. După ce doi inspecitori de la minister au constatat la fața locului că într-adevăr așa stăteau lucrurile, termenul a fost acceptat. Însă, în anul 2001, Comisia Națională a Muzeelor și Colecțiilor din cadrul Ministerului Culturii a schimbat statutul juridic al navei, introducând-o în categoria bunurilor comune. Prin această hotărâre, yachtul „Libertatea”,

⁴ O parte din informațiile cu privire la istoria și caracteristicile navei provin de la firma „Edminston & Company Limited” din Londra. Acestea mi-au fost puse la dispoziție, în cadrul unei întrevederi care a avut loc la Muzeul Marinei Române din Constanța, de avocatul Vasile Frâncu, reprezentantul firmei „Confidence Five”, firmă care și-a adjudecat nava în urma licitației organizate în decembrie 1998.

⁵ Carmen Atanasiu, Casa regală a României și yachturile sale, în „Yacht Magazin”, nr. 9, octombrie 2001, p. 15.

⁶ Ibidem. Vezi și Căpitania Portului Constanța, Registrul Matricol al Navelor, Matricula nr. 1, 30 august 1938.

⁷ Carmen Atanasiu, op.cit. Vezi și Anca Melinte (vezi bibliografia).

⁸ Andocat în perioada 4 decembrie 1938-15 iulie 1939, în Șantierul Naval „San Marco” din Triest, yachtul a intrat în reparații sub supravegherea societății „Lloyd”: cabinele au fost transformate conform dorințelor casei regale; bufetul, bucătăria, saloanele și băile au fost dotate cu sisteme autonome de iluminat, rețea telefonică, calorifere, apă caldă și instalație de climatizare.

⁹ Carmen Atanasiu, op. cit;

^{10, 11, 12, 13} Ibidem, p. 16. Vezi și Căpitania Portului Constanța, loc. cit.

¹⁴ Interiorul a fost vandalizat, elicele furate, lemnul de mahon din pereții interiori a fost dat la foc; în mod absolut inconștient, s-a turnat ciment pe punți ca să se elimine infiltrațiile de apă dintre scânduri; ajuns în șantierele navale englezești au fost scoase din interior 450 tone izolație din azbest, ulei de motor și alte resturi (Slimin, D.J., The Classic Steam Yacht Nahlin. Sea Breezes, vol. 70, Liverpool, 1996, pp. 862-867, ill).

¹⁵ Vezi și Netty Balaban, Ministerul Culturii, Asociația Regalistă Creștin-Democrată și un armator englez își dispută yachtul regal „Libertatea”, în „Observator de Constanța”, Nr. 397, marți, 26 ianuarie 1999, p. 1.

¹⁶ Apud Anca Melinte, op.cit.

¹⁷ În octombrie 1999, yachtul, a ajuns în Anglia, la Devonport, unde a rămas până la finele lui aprilie 2000. În luna mai a fost trimis la Liverpool, unde urma să intre în prima fază a restaurării evaluate la 35 de milioane de dolari. Restaurarea a început sub atenția consultanților firmei G.L Watson & Company. Amănunte în legătură cu situația navei și procesul de reabilitare vezi: www.merseyshipping.co.uk/photofeatures/historicships/nahlin0803/nahlin.htm.

fostul yacht „Luceafărul” al familiei regale a României, **clasat prin Ordinul Ministrului Culturii nr. 3041/14 iulie 1998 în categoria „Tezaur”**, a fost practic declassat și putea rămâne definitiv peste graniță, ceea ce s-a și întâmplat.

Așa se face că, în timp ce statul român renunța la un bun ale cărui importanță istorică, calitate de construcție și chiar valoare memorială, nu pot fi contestate, site-urile englezești făceau risipă de superlativ la adresa navei, care a revenit la numele inițial, „Nahlin”. Întoarcerea sa în apele britanice a fost elogiată, iar Nicholas Edminston și dr. William Collier, au fost priviți ca niște eroi naționali care au salvat vasul de la pieire sigură și l-au readus acasă. Iată câteva asemenea aprecieri: „Unul dintre cele mai luxoase yachturi construite vreodată, a fost repatriat, în octombrie 1999, în Marea Britanie, după mai mult 50 de ani de obscuritate în România. Este ultimul și categoric cel mai frumos yacht proiectat de G. L. Watson din Glasgow”, scria cu deosebită admirație *Istoria maritimă europeană*; „Nahlin este unul dintre ultimele trei yachturi cu aburi de mărime mare construite în Marea Britanie, ultimul yacht clasic a cărui eleganță a fost aplaudată în zilele acelea, dar și acum. Nahlin figurează în Topul o sută al celor mai mari yachturi” (*The Worlds 100 Largest Yachts*) și se afla pe locul 11 în 2001, și, respectiv, pe locul 13 în august 2004¹⁸.

Remorcherul „Giurgiu”. Situația în care un bun **susceptibil de a fi clasat** în categoria TEZAUR este cumpărat la preț de fier vechi și revândut în străinătate este mai des întâlnită. Un exemplu semnificativ îl constituie remorcherul cu zbaturi „Giurgiu” („ex Locotenent-comandor Demetriade”)¹⁹.

Nava, construit la începutul secolului XX²⁰, a aparținut în



Tudor Vladimirescu

timpul Primului Război Mondial Imperiului Austro-Ungar, ea a rămas statului român în contul despăgubirilor de război. Intrat în serviciul Marinei Militare a primit numele locotenent-comandorului Petre Demetriade²¹, director al Marinei în Ministerul de Război între anii 1905-1907²², considerat de

contemporanii săi „făuritorul Flotei de Dunăre”.

Folosită ca navă de comandament rapidă a funcționat la capacitate maximă în campaniile din 1941 și 1944. În anul 1955 Marina Militară a transferat nava celei mai importante companii de navigație comercială ale momentului, NAVROM. În anul 1956, a intrat în repații capitale în Șantierul Naval Giurgiu, în urma cărora a fost transformată în navă civilă și a fost îmbunătățită tehnica de la bord. Remorcherul, rebotezat „Giurgiu”, a fost folosit, în continuare pentru măsurători, evaluări ecologice, paza malurilor ș.a.²³.

După anul 1990, o serie de probleme, nu în ultimul rând financiare, au făcut ca nava să fie casată și vândută, cu o sumă derizorie, unui întreprinzător particular. După câțiva ani, timp în care nava a cunoscut un proces de degradare continuu, proprietarul a vândut-o unei companii elvețiene de navigație de agrement, interesată să intre în posesia unei vechi nave cu zbaturi și, mai ales de mașina sa cu vapor, cu dublă expansiune, elvețiană. Astăzi, nava complet modernizată navigă pentru elvețieni, pe lacul Léman.

În ceea ce privește reamenajarea unor nave, fără a ține seama de aspectul original, nave care, chiar dacă nu au fost clasate în categoria TEZAUR, întrunesc toate condițiile unui valoros obiect de patrimoniu, am ales ca exemplu pasagerul fluvial „Tudor Vladimirescu”.

Nava, denumită inițial „Croatia”, constituie un exemplu de longevitate. Construită la Budapesta, în anul 1854²⁴, ca remorcher fluvial cu zbaturi, a fost rebotezat succesiv, primind numele de „Sarmisegetuza” (1918), „Grigore Manu” (1927), „Tudor Vladimirescu” (1957). Imediat după Primul Război Mondial, remorcherul, preluat de România în contul despăgubirilor de război de la Austro-Ungaria, a fost transformat în pasager fluvial în Șantierul Naval Turnu Severin, dobândind următoarele caracteristici principale: *Lungime* - 59,44 m; *Lățime* - 7,50 m; *Pescaj* - 1,70 m; *Viteză* - 18, 5 km²⁵.

Din acest moment, nava a intrat în clasa de pasagere fluviale, a căror propulsie este asigurată de zbaturile acționate de mașinile cu aburi cu dublă expansiune, o raritate în transporturile navale contemporane.

În anul 1957, o nouă reparație capitală a transformat pasagerul, numit acum „Tudor Vladimirescu”, într-una din cele mai elegante nave destinate companiilor turistice pe Dunăre. Modificările esențiale aduse, au mărit simțitor capacitatea de transport pe punte și în saloane, vasul putând transporta 250 de pasageri într-o cursă, iar sălile de restaurant situate la pupa și la prova, asigurau servitul mesei pentru 170 de turiști într-o singură serie; 26 de locuri în cabine stăteau la dispoziția turiștilor ce doreau să rămână la bord câteva zile²⁶.

Între anii 1965-1981, decanul de vârstă al flotei fluviale române, a parcurs aproximativ 200.000 km, transportând peste 240.000 călători²⁷.

La începutul anului 1981, nava a fost retrasă din circuitul

¹⁸ Idem

¹⁹ Caracteristici principale: Deplasament maxim - 243 tone; Pescaj maxim - 1,45 m; Lungime - 41,00; Lățime - 6,00 m; Înălțime - 2,40 m; Echipaj - 20 membri; Puterea mașinii - 1280 CP. Registrul Naval Român, Registrul navelor / Register of ships, 1980, p. 587.

²⁰ 1902-1904

²¹ În momentul capturării, nava purta, se pare, numele de „Badacsonyi” (conform dr. ing. Cristian Crăciunoiu, directorul revistei „Modelism Internațional”).

²² Această perioadă a fost considerată de analiști „adevărată epocă de aur” a Marinei de Război. Convins de necesitatea creării unei puternice forțe fluviale, Petre Demetriade s-a străduit din răzputeri pentru a aduce la îndeplinire parte din programul stabilit de Comitetul Consultativ al Marinei prin construcția celor 4 monitoare și 8 vedete fluviale pe care a avut fericirea să le vadă plutind pe Dunăre în ziua de 19 septembrie 1907, cu prilejul botezului acestora de către Regele Carol I, la Galați. Două luni mai târziu, la 29 noiembrie 1907, a murit răpus de cancer la nici 40 de ani (Carmen Atanasiu, 25 octombrie 1909, Galați, dezvelirea bustului locotenent comandorului Petre Demetriade, făuritorul Flotei de Dunăre, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2000”, tom III/2, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2001, p. 136.

²³ Cristian Crăciunoiu, Low Danube paddle wheels steamers, Editura Modelism, București, 1995, p. 61.

²⁴ Deși conform actelor oficiale ale navei, aceasta ar fi fost construită în anul 1874, numeroase surse demonstrează vechimea ei mai mare. Astfel, planul general de amenajare a unei variante de modificare de la Șantierul Naval Orșova, din ianuarie 1954, consemnează data și locul construcției; Budapesta, 1854, dată înscrisă și pe planul vaporului „Grigore Manu” (Cristian Crăciunoiu, Vechi nave românești, Editura Sport-Turism, București, 1979, p. 110). În același timp, Anuarul Dunărei. 1930 și Listele vaselor, publicate de Monoturul Oficial și Imprimeriile statului pentru anii 1935-1940, indică același an: 1854. Abia în anul 1942, Lista vaselor indică: 1874.

²⁵ Carmen Atanasiu, Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945), Tip. NELMACO., București, 2003, p. 140

^{26, 27} Ibidem. Vezi și Registrul Naval Român, Registrul navelor / Register of ships, 1980, p. 702.



turistic și a funcționat, o vreme, ca sediu al comandamentului de iernatic NAVROM- Galați. În 1989 se afla la dispoziția Casei Pionierilor din Orșova care organiza vizite la bord pentru copii²⁸.

Martor de peste un secol și jumătate al istoriei dunărene, pasagerul „Tudor Vladimirescu” a fost refăcut, în anul 2003, de Compania de Navigație Fluvială Navrom Galați, fără a se păstra stilul de epocă și a fost redată circuitului turistic. În acest moment, potrivit unor afirmații care circulă, inclusiv pe Internet, nu oricine poate să viziteze vaporul. Acesta e folosit pentru întâlniri de afaceri ale companiei sau pentru diverse întruniri care primesc girul Navrom²⁹. Este un caz unic în Europa când o navă de 152 de ani vechime redevine funcțională³⁰.

O situație similară, în care o navă cu zbaturi este recondiționată fără a se încerca păstrarea aspectului și a materialelor cât mai aproape de cele originale, o cunoaște și nava „Republica” (ex. „Lt. Cdr Vasile Păun”)³¹.

Nava „Republica”. Construită în anul 1903, în Șantierul Naval din Linz, Austria, pentru Societatea de navigație comercială M.F.T.R., nava a purtat inițial denumirea de „Csobanc”. În septembrie 1916, nava a fost adaptată pentru scopuri de război în Șantierul Naval din Altofen, aparținând Societății austriece D.D.S.G., fiind armată cu tunuri, mitraliere și 30 mine. A funcționat în timpul Primului Război Mondial ca navă de patrulare. La 20 septembrie 1916, acționa în amonte de Orșova (km 955), iar în cursul lunilor următoare a participat la ranfluarea unor nave scufundate în zonă, acțiune pentru care a fost citată prin Ordin de Zi în anul 1917. În iulie, același an, nava a fost dezarmată și returnată navigației civile³². Anul 1918 a surprins-o la Dunărea de Jos, unde a fost sechestrată și considerată captură de război. La sfârșitul primului RM, în perioada de scurtă existență a Republicii Sfatului din Ungaria, a primit numele de „Munka”. Preluată de statul român în contul despăgubirilor de război de la Austro-Ungaria, nava își va schimba, succesiv denumirea, astfel: „Arad” (1919-1930); „Căpitan-comandor Păun” (1930-1944), cu siguranță numele eroului român din Primul Război Mondial, mort în grad de căpitan-comandor; „Republica” (1947-1991)³³.

Supraviețuitoare a celui de-al doilea RM, în timpul căruia a fost implicată în luptele pe Dunăre ca navă de comandament, a continuat să funcționeze ca navă de comandament a Marinei Militare române până în zilele noastre. Odată cu aplicarea unor măsuri de revenire la vechile denumiri ale navelor militare, s-a hotărât rebotezarea navei cu numele anterior, dar, inexplicabil, acesta a devenit „Locotenent-comandor Vasile Păun”, personaj care nu există în palmaresul eroilor marinari. Ulterior, în anul 2003, vasul a revenit la numele de „Republica”. La bordul navei au urcat de-a lungul vremii, personalități de prim rang, cum au fost generalul Von Mackensen, amiralul Wulf - comandantul Donau Flottille a Marinei Austro-Ungare, Gheorghe Gheorghiu-Dej, Nichita Sergheevici Hrușciiov, amiralul sovietic Gorșcov, fondatorul flotei de război moderne a



URSS. La împlinirea venerabilei vârste de 105 ani, după ce a fost modernizată la nivelul suprastructurii, în condiții ce nu au ținut seama de păstrarea unor elemente originale, dar cu mașina originală întreținută în condiții perfecte de ofițerii și maiștrii militari din cadrul Ministerului Apărării, nava a fost cedată, în anul 2003, Consiliului Local Tulcea³⁴. Deși intenția inițială a noilor proprietari a fost transformarea acesteia în navă-muzeu capabilă de plimbări de agrement pe Dunăre în scop turistic, nava a fost transformată în unitate de alimentație și, cu toate că valoarea ei este inestimabilă din punct de vedere istoric, administratorii ei au amplasat-o într-un loc în care iarna poate fi ușor avariată de sloiuri³⁵.

Pasagerul „Republica”, după preluare, a fost andocat în docurile Șantierului Naval Aker din Tulcea, unde a fost supus unui proces de reabilitare tehnic și unor lucrări de întreținere a operei vii. Mecanismele originale au fost păstrate și conservate, în special mașina cu aburi cu dublă expansiune. Modificări au fost aduse doar căldărilor, al căror sistem, inițial pe bază de cărbune, a fost modificat înlocuindu-se arzătoarele de cărbune cu arzătoare de păcură sau motorină. Datorită faptului că mașina care acționează zbaturile este în proporție de 100% originală și în stare de funcționare, sistemul mecanic de acționare a zbaturilor, vinciul de ancoră și, nu în ultimul rând, corpul navei fabricat dintr-un oțel de calitate deosebită, sunt, de asemenea originale, nava „Republica” se constituie într-un valoros bun cultural de importanță tehnică, bun aparținând patrimoniului istoric naval. Această calitate a fost recunoscută oficial în mai 2008, prin clasificarea navei în patrimoniul cultural național la categoria „TEZAU”, un prim pas necesar în procesul de salvare și reabilitare a pasagerului „Republica”.

În sfârșit, din categoria navelor nave lăsate în voia sorții, în cimitir de nave și apoi casate, vom face referire la cea mai semnificativă, remorcherul „BUJORESCU”³⁶.

Remorcher cu corp și punte de fier, construit în anul 1907, la Șantierul Naval din Turnu Severin, a fost rechiziționat în timpul Primului Război Mondial de la Serviciul Hidraulic și repartizat Apărării sub Apă. Nava a fost dotată cu două torpile și folosită ca

²⁸ Carmen Atanasiu, *Veteranul valurilor Dunării*, în „Marina Română”, 9, Anul II, octombrie-noiembrie, 1991, p. 20-21.

²⁹ Nava Tudor Vladimirescu cel mai bătrân vapor fluvial din Europa, în *blog Din și despre Galați...*, luni, octombrie 16, 2006.

³⁰ *Dicționar Enciclopedic de Marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006.

³¹ Caracteristici principale: lungime maximă 55,07 m; lățime maximă: 55,07 m; lățime cu zbaturi: 14,54 m; lățime fără zbaturi: 7,00 m; înălțime: 17 m cu catarg; pescaj: 1,40 m; deplasament: 540 t; viteză: 15 km/h în aval și 10 km în amonte; capacitate de încărcare: 67 t; echipaj: 8 persoane; număr de persoane aduse la bord în afara echipajului: 56; capacitate cazare prova: cabine cu 3 locuri; 2 cabine cu 4 locuri; 2 cabine cu 2 locuri; punte: 2 garsoniere cu 1 loc; cabine echipaj: 5 cabine cu 2 locuri în pupa; 16 locuri pentru m. t.; 4 locuri la careu. Propulsie: mașina principală cu abur cu dublă expansiune 550 CP; Instalație de guvernare - manual mecanică. (Consiliul local al Municipiului Tulcea, Anexa Nr. 1 la Hotărârea Nr. 57/28.02.2003. Caracteristici tehnico-tactice ale navei de comandament „Lt. Cdr Vasile Păun”).

³² Georg Pawlik, Heinz Christ, Herbert Winkler, *Die K.U.K. Donauflottile 1878-1918*, Ed. H. Weishaupt Verlag, Graz, 1989, p. 178. Cap. Die armierten Dampfer der K.U.K. Donauflottile.

³³ Ibidem; vezi și Cristian Crăciunoiu, op. cit., p. 56.

³⁴ *Dezvăluiri.ro/investigații*. Un articol de Doru Copoi, Nava muzeu Republica, 24 august 2006

³⁵ Cristian Dogaru, Nava Republica lăsată de izbeliște de Primăria Tulcea, în „Acum”, marți, 11 martie 2008, Tulcea.

³⁶ Caracteristici principale: Deplasament - 36 tone; Lungime - 18 m; Lățime - 3,50 m; Pescaj - 1,42 m; Viteză - 22 km/oră.



șalupă torpiloare³⁷ în prima operațiune de luptă pe Dunărea românească, în R I M: **Atacul de la Rusciuc**. După atac, remorcherul a fost trimis la Turtucaia și pus la dispoziția Diviziei de Dunăre participând la acțiunile de apărare a capului de pod. Bombardat, mai târziu, în timpul ostilităților, a fost renovat după război, în anul 1919 la Giurgiu. Își va continua activitatea în cadrul Serviciului Hidraulic, subordonat Administrației Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă³⁸.

După cel de al doilea război mondial, remorcherul a continuat să facă parte din parcul de nave fluviale al României sub denumirea de „Făget”³⁹, aparținând Serviciului Căi Navigabile Giurgiu. Retras din activitate a stat, alături de numeroase alte nave fluviale, în cimitir de vase, pe Canalul Plantelor, la Giurgiu, până când, în jurul anului 2005, a fost tăiat ca dealfel, majoritatea navelor aflate pe canal.

O situație asemănătoare caracterizează și destinul remorcherului cu zburătoare „Cetatea”⁴⁰, construit în anul 1903 la Turnu Severin, afectat Serviciului Hidraulic⁴¹.

În momentul de față, ancorată pe Canalul Plantelor, la Giurgiu, nava se află într-un avansat stadiu de degradare, cu cea mai mare parte a componentelor lipsă. Din informațiile noastre, cel puțin până acum, încercările de a fi predată unui muzeu de profil, pentru a fi reconstituită, măcar în parte și expusă, nu au dus la nici un rezultat.

Din nefericire, această sumară prezentare este departe de a epuiza subiectul și poate fi încheiată, cel mult, cu o concluzie de principiu și o întrebare: **ceea ce a mai rămas din patrimoniul istoric naval românesc trebuie salvat, dar... cum ?!**

BIBLIOGRAFIE

Lucrări publicate:

ATANASIU, Carmen, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, Tip. NELMACO, București, 2003;

CRĂCIUNOIU, Cristian, *Low Danube paddle wheels steamers*, Editura Modelism, București, 1995;

Idem, *Vechi nave românești*, Editura Sport-Turism, București, 1979

CROITORU, Gabriel Felician, *Evoluția portului Giurgiu, de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2007;

VASILESCU, Al. (Căpitanul Portului Brăila), *Anuarul Dunărei. 1930*, Imprimeria Națională, București, 1930;

PAWLIK, Georg, CHRIST, Heinz, WINKLER, Herbert, *Die K.U.K. Donauflottille 1878-1918*, Ed. H. Weishaupt Verlag, Graz, 1989, p. 178. Cap. Die armierten Dampfer der K.U.K.

Donauflottille;

Slimin, D.J., *The Classic Steam Yacht Nahlin. Sea Breezes*, Vol. 70, Liverpool, 1996.

Documente

Căpitania Portului Constanța, *Registrul Matricol al Navelor*;

Listele vaselor, publicate de Monitorul Oficial și Imprimeriile statului pentru anii 1935-1940;

Registrul Naval Român, *Registrul navelor/ Register of Ships*, 1980;

Articole

ATANASIU, Carmen, *Veteranul valurilor Dunării*, în „Marina Română”, 9, Anul II, octombrie-noiembrie, 1991;

Idem, *Casa regală a României și yachturile sale*, în „Yacht Magazin”, nr. 9, octombrie 2001;

BALABAN, Netty, *Ministerul Culturii, Asociația Regalistă Creștin Democrată și un armator englez își dispută yachtul regal „Libertatea”*, în „Observator de Constanța”, nr.397, marți, 26 ianuarie 1999;

DOGARU, Cristian: *Nava Republica lăsată de izbeliște de Primăria Tulcea*, în „Acum”, marți, 11 martie 2008, Tulcea;

MELINTE, Anca: *26 septembrie 2005. Odiseea unui vas: Cum și-au pierdut gălățenii LIBERTATEA*, în „Viața liberă”, Galați.

Internet

www.merseyshipping.co.uk/photofeatures/historicships/nahlin0803/nahlin.htm;

www.clydesite.co.uk/clydebuilt/ships;

**Redacția revistei
„MAREA NOASTRĂ” propune
factorilor abilitați să facă
demersurile necesare pentru
introducerea în patrimoniul
național tehnic a
Navei Școală „MIRCEA”
și a navei
„Locotenent EUGEN STIHI”**

COMUNICAT

Redacția **Dicționarului Enciclopedic de Marină**, având în vedere interesul cititorilor și sugestiile acestora, și-a propus să continue lucrarea și să editeze volumul III. În consecință, facem apel la specialiștii de marină, cadre didactice, cercetători, istorici, la toți cei interesați de marină și oamenii ei, să sprijine colectivul de redactare în activitatea de culegere și publicare a unor noi date.

Persoane de contact:

Comandor (r) Anton Bejan: tf. 0722.521.299;

dr. Carmen Atanasiu (coordonator): tf. 0721.098.543; E-mail atanasiu_carmen@yahoo.com;

contraamiral (r) George Petre: tf. 0744.341.187; E-mail marea_noastra@yahoo.com;

contraamiral de flotila (r) Dan Leahu: tf. 0722533753

³⁷ Al. Vasilescu (Căpitanul Portului Brăila), *Anuarul Dunărei. 1930*, Imprimeria Națională, București, 1930, p. 276

³⁸ Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești-Breviar*, în *Noi contribuții la istoria marinei militare române*, Editura Muntenia et. Leda, Constanța 2001, p. 142.

³⁹ Registrul Naval Român, *Registrul navelor/ Register of Ships*, 1980, p. 580.

⁴⁰ Al. Vasilescu (Căpitanul Portului Brăila), *Anuarul Dunărei. 1930*, Imprimeria Națională, București, 1930, p. 276.

⁴¹ Vezi Gabriel Felician Croitoru, *Evoluția portului Giurgiu-de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2007, *passim*.



AM FĂCUT PARTE DIN ULTIMUL ECHIPAJ DE RĂZBOI AL SUBMARINULUI „DELFINUL“

Contraamiral de flotilă (r)
Traian ANDERSON



Din anul 1943, am fost ambarcat pe submarinul „Marsuinul”.

După executarea primei și singurei cruciere în bazinul răsăritea al Mării Negre - în mai 1944 - crucieră foarte tumultuoasă deoarece în repetate rânduri submarinul a fost bombardat cu sute de bombe antisubmarine, am fost mutat la submarinul „Delfinul”.

Acest eroic submarin - „Delfinul” - a executat opt cruciere și mai multe misiuni de luptă - timp de peste 100 de zile de război pe mare.

În noiembrie 1941, sub comanda căpitanului Constantin (Bibi) Costăchescu a torpilat în apele Criemei în fața portului Ialta, o navă sovietică de transport cu echipament militar („Uraleț”).

Prin iscusința comandanților și perfectă pregătire de luptă a echipajului, „Delfinul”, mereu a ieșit din lupă neînving.

Deși pe plan internațional, Anglia, în 1919, a propus Conferinței de la Versailles ca submarinul, ca armă, să fie scos în afara legilor, aceasta nu s-a realizat și ca urmare Conferința de la Washington din 1921-1922 a principiilor puteri navale, a admis existența în continuare a flotilelor de submarine.

Și astfel, în anul 1926, se reia programul naval român de înzestrare a Flotei Maritime, prevăzându-se construirea unui submarin și a unei nave bază a acestuia în Italia.

S-a ales tipul de submarin care se arătase mai eficient în primul război mondial, un submarin torpilor de tonaj mijlociu (600-700 t), dispunând de 6 tuburi pentru lansarea torpilor și cu o autonomie de 10.000 mile.

Așa începe construirea submarinului „Delfinul” în 1928 în șantierele navale din Fiume, Italia. Nava a fost predată în stare

de funcțiune echipajului român la 15 august 1936.

„Delfinul”, din noiembrie 1942 se afla în reparații în Șatierul Naval Galați. Din cauza evoluției frontului submarinul, a fost evacuat la Corabia pentru continuarea reparațiilor.

Evenimentele de la 23 august 1944 m-au prins la Corabia fiind ambarcat pe „Delfinul”. Aici am primit și vestea actului de la 23 august, crezând că aceasta este ultima zi de război, în special pentru noi marinarii de la mare.

În după amiaza lui 24 august, în timp ce eram la bord am fost înștiințați că navele germane afalte în aval de Corabia se organizează în convoi și vor încerca să forțeze Dunărea în amonte, deci spre Corabia.

Imediat s-a organizat apărarea submarinului de un eventual atac din partea navelor germane în retragere. Spre larg, a acostat cargoul „Pscov” care avea un gabarit mare.

Pentru apărare am primit întăriri de la aramta de uscat, care au constatat dintr-o companie de grăniceri, o baterie de câmp de 47 mm și o baterie de branduri de 60 mm.

La 25 august 1944, către orele 17.00 au apărut navele militare germane, cu intenția de a trece de Corabia. La apropierea acestor nave - sub 300-400m, am deschis focul asupra lor. Navele germane ripostând foarte viguros ne-am dat seama că ele dispun de un armanet mai numeros și mai puternic. O navă germană a fost scufundată iar forțele noastre au suferit pierderi, având oameni răniți grav. Din echipajul submarinului „Delfinul” a fost rănit fruntașul Panica, trăgătorul de la mitralieră.

Zilele se scurgeau în nesiguranță, fusesem informați că submarinele „Rechinul” și „Marsuinul” de la Constanța au fost capturate și echipajele lor debarcate.

La 16 septembrie 1944, deci la 4 zile după semnarea armistițiului cu Uniunea Sovietică, sosește în viteză și acostează la șleplu ce constituia nava bază, două vedete rapide militare sovietice sub comanda unui căpitan de rangul II.

Sovieticii aflând că suntem echipajul submarinului și că nava este în reparație, nu le vine să creadă deoarece ei știau (potrivit Comunicatelor de război sovietice) că „Delfinul” a fost scufundat în Marea Neagră.

Sovieticii au ordonat ca submarinul să fie ancorat pe docul mare al șantierului naval și luat la remorcă. Către ora 13.00 a plecat cu destinația Galați.

Echipajul submarinului a rămas pe nava

bază dar către ora 16.00 șleplu - navă bază a submarinului, cu echipajul acestuia, pleacă din Corabia fiind remorcată de remorcherul „Coșna”. Noaptea am acostat în portul Giurgiu.

Echipajul era dezorientat deoarece nu aveam nicio legătură cu eșaloanele superioare. Totul era imprevizibil și în voia soartei.

Către ora 14.00, din 17 septembrie 1944, am plecat și din Giurgiu, spre Galați. Nu eram siguri că acest convoi se va opri la Galați. Nu doream să avem soarta camarazilor noștri de pe „Rechinul” și „Marsuinul”. De aceea făcusem planul ca, în cazul continuării marșului în aval de Galați spre Ismail udne au fost capturate, la începutul lunii septembrie, navele noastre fluviale - puternicele monitoare - nave cuirasate purtătoare de artilerie și alte nave, cu orice risc, să sărim în apă și să ajungem pe malul românesc.

Dar nu s-a întâmplat așa.

Navigam aval de Giurgiu și ne apropiam de Oltenița. Avusesem o zi foarte tensionată și nesigură. Eram ofițer de cart, între orele 00.00-04.00. Nimeni nu mai era pe punte.

În jurul orei 02.00, o șalupă rapidă, venind din urma noastră, anunța prin megafon: „Coșna, înapoi, facți rondoul și vă întoarceți la Giurgiu”.

Am dat alarma și tot echipajul era îngrozit, de ce în toi de noapte să ne reîntoarcem, și unde?

Populația din Giurgiu știa că echipajul submarinului plecase spre Galați. Ne gândeam că o fi o diversiune. Ce vom face? Iarăși planuri și gânduri. Am hotărât: în cazul încercării de acostare a convoiului de către sovietici la malul Dunării și neajungerii la Giurgiu, atunci cu orice risc să sărim în apa învolburată a Dunării și ce o fi „Dumnezeu cu noi”.

Dar, dimineața am ajuns la Giurgiu.

Țin minte că bucătarul prepara hrana și așteptam masa de prânz, dar în zadar, deoarece către ora 10.00 un căpitan sovietic cu două santinele a venit la bord și a adunat echipajul. S-a uitat la ceasul de la mână și a ordonat: „Este ora 10.00, veți părăsi nava în 15 minute, în caz contrar veți fi prizonieri”.

Evident, am părăsit nava în grabă. Nimănui nu-i surâdea perspectiva prizoneratului. Am plecat la București unde s-a raportat situația.

Din 16 septembrie 1944 echipajul a fost despărțit de „Delfinul” care era dus în „prizonerat”.

În 1945 „Delfinul” a fost retrocedat României și la Șantierul Naval Galați s-au continuat reparațiile, subsemnatul fiind reambarcat pe submarin.

Când Lordul Jellicoe cerea eu insistență submarine de mare viteză la suprafață și înarmate ca un distrugător

ing. constr. naval,
Silviu MORARIU

După bătălia, de la Jutlanda (aprilie 1916), cea mai mare bătălie navală între cuirasate și crucișătoare de bătălie, care s-a terminat indecis, britanicii au rămas stăpâni pe câmpul de luptă, dar germanii s-au retras cu întreaga lor flotă în porturile proprii. Desigur pierderi au fost de ambele părți, numai că pierderile britanice au fost sensibil mai mari decât ale germanilor.

nici prevăzută în programele navale de înarmare ale aliaților și mai ales ale britanicilor.

În timpul bătăliei de la Jutlanda, în faza de retragere a flotei de Mare largă („înalță”) germană, așa numita „Hochseeflotte”, care s-a desfășurat toată noaptea ce a urmat bătăliei, precum și în zilele următoare, distrugătoarele britanice așa puține câte erau, au atacat cu eroism navele germane. Dar, acum a apărut o nouă variabilă a războiului naval din acea

opinia publică era, ca să spunem așa, furioasă și speriată. Marea superioritate a „Marei Flote” britanice nu a putut să distrugă flota germană, care a scăpat cvasi-întreagă. Au urmat reproșuri, acuzații reciproce nu totdeauna a la „gentleman like” din toate părțile. Cuvântul de ordine către mass-media britanice era: „unde găsim un Horace Nelson?!?” He, he, he, unde naiba să găsească un Horace Nelson, tehnica avansase, navele nu mai semănau cu cele din 1812. Nimic nu era la fel!

Trebuiau găsite mijloace și procedee tactice noi și eficiente!

În acest context, comandantul lui „The Grand Fleet”, amiralul John Rushword Jellicoe, viitorul lord viconte „of Scapa”, sir Jellicoe a dat glas unei concepții noi: el cerea nici mai mult nici mai puțin decât construirea rapidă a unor submarine noi capabile să însoțească crucișătoarele de bătălie, putând dezvolta la suprafață 23-24 noduri. În momentul în care flota germană se va retrage din nou, sub protecția propriilor distrugătoare și crucișătoare ușoare, Jellicoe, care nu se îndoia că în cursul viitoarelor mari bătălii (care însă nu au mai avut loc, am văzut din ce motive) britanicii vor fi mai puternici. Atunci aceste submarine rapide să se apropie la suprafață de navele germane în retragere, să intre în imersiune și să atace cu torpile, în plină forță, marile dreadnought-uri și crucișătoare de bătălie germane!

În plus, aceste submarine de mare viteză, trebuiau să fie puternic înarmate și cu artilerie, pentru a putea angaja lupta și la suprafață cu forțele ușoare inamice, care protejau retragerea marilor bastimente, asta până în ultimul moment al manevrei de imersiune.

Evident, și în ofensivă, când crucișătoarele de bătălie intrau primele în lupta cu marile unități inamice, submarinele de mare viteză, care ar fi însoțit aceste crucișătoare de bătălie proprii urmau deci, să fie disponibile la fața locului, să se apropie rapid, să intre în imersiune și să atace eficient cu torpile inamicul!

Ideile amiralului Jellicoe au fost rapid receptate de inginerii constructori navali ai Amiralității britanice și puse în operă. Era evident că viteza mare la suprafață nu putea fi realizată cu motoarele Diesel ale vremii. Singurele care puteau dezvolta viteze de ordinul a 24 noduri, erau turbinele cu aburi de mare putere. Aburi și submarin! Iată marea contradicție. Doar britanicii, capabili de a face întotdeauna față oricărei

	Uciși	Răniți	Prizonieri	Nave mari scufundate	Tonaj pierdut
Britanici	6.097	510	177	14	121.450
Germani	2.551	507	-	11	59.610

Pentru edificare dăm tabelul următor:

Asta, în timp ce raportul de forțe a fost de 151 nave de război britanice contra 101 nave germane. Dar navele germane erau mai bine construite, mai bine compartimentate, mai rapide și cu sistemul de protecție a elevatoarelor de muniții mai bine conceput și mai sigur.

Evident, privind în retrospectiva istorică, vedem că britanicii au câștigat. Flota de dreadnought-uri și crucișătoare de bătălie germane a fost consemnată în porturile militare tot timpul războiului. Kaiserul Wilhelm II nu concepea să-și vadă flota sa iubită făcută zob de tunurile „Marei Flote” britanice și ca atare, această favorită a împăratului german a rămas să afume cerul până când inactivitatea ei a copt germeii revoltei bolșevice a marinarilor de pe marile bastimente germane. De aici a trecut și la trupele germane, care putrezeau de vii în tranșeele fronturilor (la fel ca și cele aliate de altfel) și care pierdeau mii de oameni pentru o mutare a frontului de câțiva km. Accentul, în continuarea luptei pe mare, germanii l-au transpus pe războiul submarin, dar aceasta este altă poveste cu meandrele sale proprii.

Aliații, tot timpuf Primului Război Mondial (și ca să spunem adevărul și al celui de al II-lea Război Mondial) au dus lipsă de distrugătoare și contratorpiloare.

În schimb, germanii aveau, destule. Această categorie de nave, distrugătoarele/contratorpiloarele, nu ajungea niciodată ca număr, nici în timpul marilor bătălii, nici pentru convoierea navelor de transport. Mereu erau insuficiente ca număr. Necesitatea de a crea un număr mare și suficient de asemenea nave, nu a fost înțeleasă și

vreme. Pregătirea și antrenamentul deosebit de înalt al artileriștilor germani, de la artileria ușoară și medie a navelor cuirasate și crucișătoare. Focul lor precis, atât de noapte coordonat cu lumina marilor proiectoare de luptă, cât și cel de zi (pe acea vreme nu existau



Amiralul John Rushword Jellicoe

încă radarele), au frânt de fiecare dată atacul distrugătoarelor britanice. În timpul bătăliei de la Jutlanda, din cele 3 flotile de distrugătoare britanice: flotilele 4; 11 și 12 având 50 de unități (britanicii au strâns aproape tot ce aveau în materie), foarte multe nave au fost scufundate și mai multe au fost grav avariate de tirul extrem de precis al tunurilor germani.

A venit ora bilanțului. Toată amiralitatea britanică, parlamentul ca și



începerii imersiunii, focarele se stingeau rapid și capacele coșurilor se închideau etanș. În plus, în imersiune, turbinele sau o turbină, funcționau încă 15 minute cu

provocări, au soluționat problema și de această dată. A rezultat clasa de submarine „K”, așa numitele „submarine-distrugător, de mare viteză”. Ele au fost 14 unități, toate construite în 1916-1917. Autorul prezentelor rânduri cunoaște înmatriculările: K4; K6; K11; K12; K13; K14; K15; K16; K17; K18; K19; K20 și K21. Evident a mai fost un K; nu știm care. Însă ulterior, din motive de superstiție marinărească, imatriculația lui K13 a fost schimbată în K26, fără ca acest K26 să fie cea de a 14-a unitate a cărei imatriculație nu o cunoaștem.

Aceste submarine aveau 2650 tone la suprafață și nu cunoaștem deplasamentul în imersiune. Din dimensiunile de gabarit știm că aveau 103 m (338 picioare) în lungime. Aveau două cazane de aburi de înaltă presiune; focarele erau alimentate cu păcură prin injectoare de mare capacitate. Cele două cazane alimentau cu abur de înaltă presiune două turbine ce realizau o putere de 10.000 CP. Aveau două elici care puteau fi acționate de o turbină sau de ambele turbine. Cele două turbine, asigurau o viteză la suprafață de 24-25 noduri. Aveau două coșuri, câte unul pentru fiecare cazan. Aceste coșuri mai înalte la unele submarine (ex. K6, K15) sau mai scunde la altele cum ar fi K13 (ulterior K26), K12 etc., aveau capace care se puteau închide etanș. Pentru navigația submarină, evident aveau două motoare electrice alimentate de baterii. În momentul

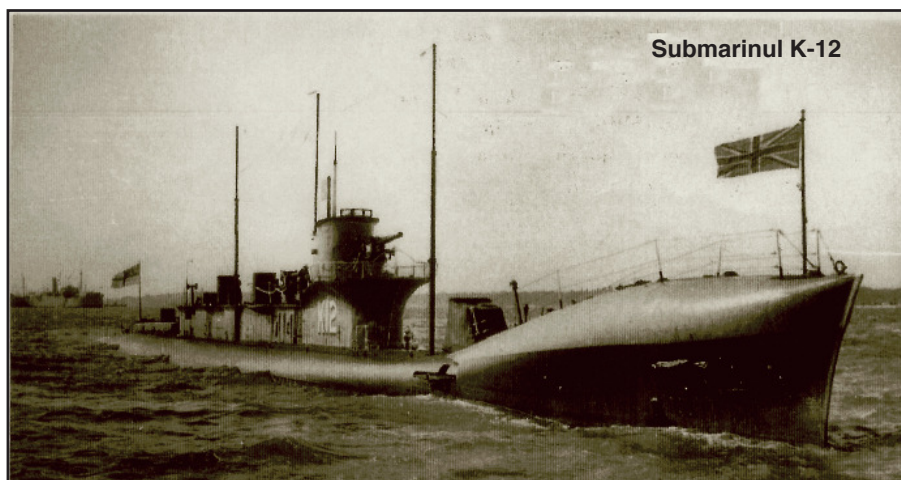
aburului de înaltă presiune remanent, din cazane, deci viteza era încă mare, de ordinul a 14-15 noduri, ceea ce îi permitea submarinului să se apropie rapid de inamic, chiar în imersiune fiind. Pentru a îmbunătăți calitățile navigației la suprafață, fiind destinate să opereze cu crucișătoarele de bătaie, chiar și pe mare rea, corpul acestui tip de submarin se înalță simțitor spre prova,

două salvă de torpile, după reîncărcare.

Aceste submarine aveau pe punte două tunuri de 102 mm dispuse în spatele chioșcului; K26 (ex K13) avea trei tunuri de 102 mm, dispuse în semiturele, din care unul în fața chioșcului și două în spate.

De semnalat că submarinul K11 avea în suprastructura ce se înalța pe punte, imediat în spatele chioșcului, sub un tun de 102 mm (situat pe puntea suprastructurii) o instalație binată de tuburi lanstopile, ce se putea roti într-un bord sau altul, cu care submarinul putea ataca la suprafață.

Și iată că în acest fel dezideratele amiralului Jellicoe au fost realizate în întregime.



etrava fiind de cca. 5 m deasupra liniei de plutire în stare emersă, ceea ce îi îmbunătățea sensibil aliura de navigare (capacitățile nautice).

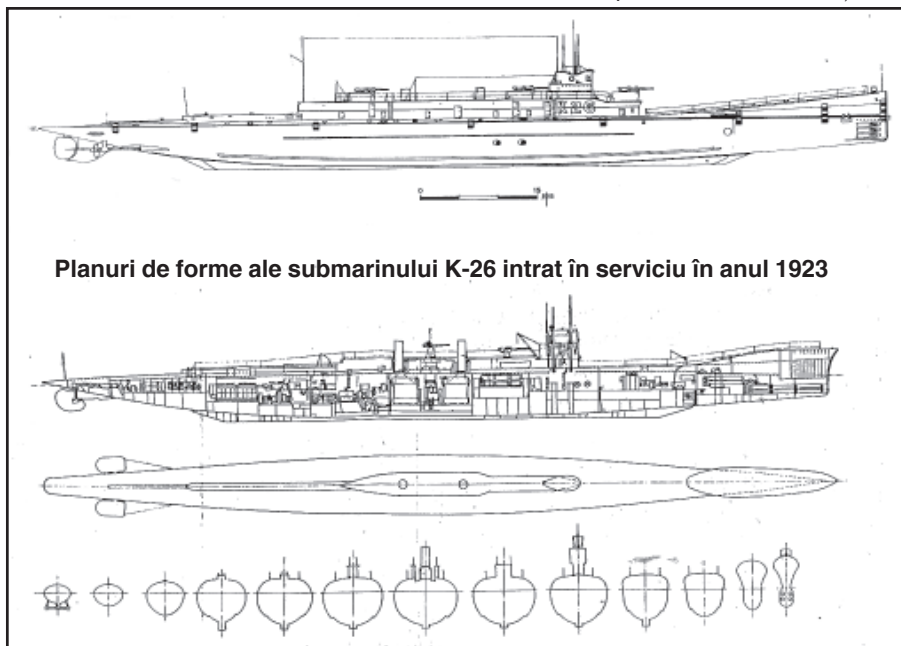
Armamentul submarinelor de clasa „K” a diferit de la unitate la unitate. Aveau 4 la 6 tuburi lanstopile de 536 mm dispuse la prova și în total 8 la 12 torpile la bord, deci aveau capacitatea de a lansa și o a

Totuși aceste submarine erau destul de nepractice, datorită lungimii lor mari, de 103 m. Ele se manevrau greu la suprafață. Și consecințele nu au întârziat să apară.

În noaptea de 31 ianuarie 1918, în angajamentul naval de la Insula May, submarinul K6 a intrat în coliziune cu submarinul K4, care a fost dat la fund. Submarinul K17 a fost scufundat tot într-o coliziune de un crucișător de bătaie. Aceste submarine de mare tonaj nu au putut să manevreze corespunzător pe timpul luptei și astfel două din ele s-au dus la fund.

Submarinele tip „K” au fost retrase din serviciu în anii 1920.

Ele, deși nu au participat la nici o mare confruntare navală, au fost capabile să însoțească marile crucișătoare de bătaie, pe orice vreme, deci au corespuns pretențiilor și dezideratelor Lordului Jellicoe și este foarte verosimil că ar fi putut ataca eficient o flotă inamică. N-a fost să fie! Dar această clasa „K” de submarine-distrugător de mare viteză este un exemplu despre capacitatea ridicată de reacție a talentatului corp de ingineri navali pe care Amiralitatea Britanică îi avea în 1916. Ei au proiectat nave care au constituit arme redutabile.



ELICOPTERUL AMBARCAT PE FREGATA

Personalul, Misiunile și Pregătirile

Comandor Alexandru MĂRȘU
Comandantul Flotei de Fregate

Pentru realizarea scopurilor și obiectivelor pregătirii echipajelor fregatelor și elicopterelor în vederea îndeplinirii misiunilor, s-au avut în vedere câteva **principii de bază**. Primul se referă la coeziunea echipei tactice „navă-elicopter ambarcat” care s-a realizat prin selecționarea majorității personalului aeronautic din rândul ofițerilor și maiștrilor militari de marină și prin desfășurarea pregătirii tactice și pentru misiuni care se realizează în comun, la bordul navei. În al doilea rând, planificarea și conducerea procesului de instrucție este unitară și se realizează la nivelul Flotei de Fregate. Pe timpul pregătirii și executării misiunii, elicopterul, echipajul acestuia și detașamentul constituit pentru misiune trec în subordinea nemijlocită a comandantului fregatei. Întreaga activitate aeronautică din Forțele Navale se desfășoară, în scopul ridicării nivelului de operativitate și interoperabilitate, respectând reglementările militare și civile, cu privire la desfășurarea activității de zbor și regulile de securitate a zborului.

Pentru a avea o imagine clară a **binomului „navă-elicopter ambarcat”**, trebuie trecute în revistă câteva cerințe de operare și caracteristici ale forțelor și mijloacelor implicate, incluzând și personalul aeronautic ambarcat.

După cum se știe, elicopterul IAR-330 PUMA NAVAL este varianta modernizată și navalizată a elicopterului IAR-330 L Ro, destinat pentru a acționa de la bordul navei, pentru îndeplinirea misiunilor specifice. În prezent, se află în plină desfășurare derularea programului „Elicoptere navale” prevăzut a fi parcurs în două etape. Până la acest moment, soluțiile tehnice alese pentru etapa întâi de modernizare permit executarea misiunilor de transport și evacuare medicală, ziua și noaptea, misiuni de căutare și salvare - SAR, ziua și limitat noaptea. Misiunile specifice luptei la suprafață și antisubmarine vor fi executate după parcurgerea etapei a doua de dezvoltare, iar nivelul de operativitate va fi determinat în funcție de

echipamentele care vor fi instalate la bordul elicopterelor. Condițiile de operare de la bordul fregatelor, restricțiile și limitările sunt determinate și precizate de către producător, prin manualul de zbor și de exploatare și prin procedurile de operare standard.

Pornind de la misiunile pe care trebuie să le îndeplinească fregatele și implicit de la misiunile pe care elicopterele le pot îndeplini de la bordul și în folosul acestora și ținând cont de particularitățile instrucției în zbor, s-a reliefat necesitatea ca pregătirea echipajelor și aeronavelor să se facă similar cu cea a navelor, cât mai aproape de realitățile activităților pe mare. Astfel nou-înființatul Grup de Elicoptere este direct subordonat Flotei de Fregate, el asigurând instruirea specifică unitară a echipajelor, pregătirea și întreținerea

aeronavelor și punerea la dispoziția comandantului fregatei, a unui elicopter complet operațional. Pentru executarea

tehnic și de asigurare aparținând Grupului de elicoptere și din personal aparținând echipajului navei care îndeplinește și sarcini specifice de asigurare a zborului. Componenta serviciului de luptă aviație se stabilește pentru fiecare perioadă de ambarcare dimensionându-se în funcție de durată, misiunile ce trebuie executate, intensitatea acestora și resursa de elicopter planificată a fi întrebuințată. Acesta se constituie în urma ordinului de ambarcare al comandantului Flotei de Fregate transmis deopotrivă comandantului Grupului de Elicoptere cât și fregatei purtătoare.

La bordul fregatei, Serviciul de luptă aviație se încadrează cu personal aeronautic, astfel:

- comandantul grupului de luptă aviație;
- echipajul elicopterului - piloți, mecanici de bord, operatori de bord radio, radar, sonar, operatori troliu, salvatori;
- echipa tehnică ambarcată - ingineri și tehnicieni, specialiști de aviație.

Echipajul elicopterului se compune din: pilot comandant, copilot, inginer sau mecanic de bord și operator troliu sau salvator. În funcție de configurația aleasă, mai poate fi completat cu un operator radio/radar care deservește consola tactică și un operator troliu sau salvator, sau cu un operator sonar ce deservește consola sonar și un operator troliu sau salvator.

Echipa tehnică ambarcată este constituită dintr-un șef al echipei tehnice și



misiunilor de la bord, acest elicopter naval este însoțit de un detașament mobil ambarcat, capabil să-l susțină pentru operare în orice teatru de acțiune maritime.

Pentru imbarcarea și operarea elicopterelor, la bordul fregatelor T22 se constituie serviciul de luptă aviație. Acesta este format din personal navigant, personal

loțiitor tehnic - un ofițer, inginer de aviație, orice specialitate, sau un maestru militar, tehnician de aviație, specialitatea celulei și motoare, la care se adaugă specialiștii celulei și motoare și câte un specialist instalații electrice și aparatură de bord, avionică, radioelectronică de bord, armament de bord și sisteme de salvare.

(continuare în pagina 37)



MINICURS DE CINEMATICALĂ NAVALĂ

- rezolvări grafice (IV) -

Manevra în formații navale (continuare)

Dacă se dă viteza lui M și trebuie să determinăm momentul plecării din formație pentru ocuparea noii poziții și drumul $D_{M'}$, atunci se procedează astfel (fig.57a) :

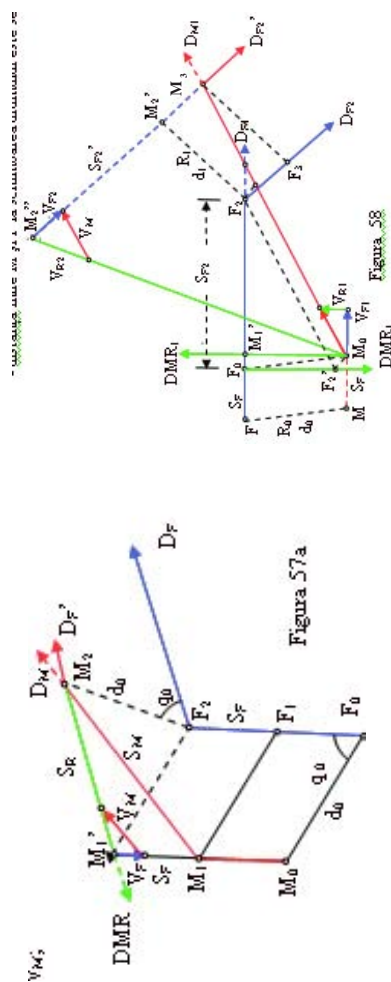


Figura 57a

- în pozițiile M_0 și F_0 se primește ordinul de schimbare de drum și momentul acestei schimbări; trebuie să se determine momentul plecării lui M din formație, drumul lui M pentru ocuparea noii poziții și durata manevrei;

- se consideră că M merge în continuare pe D_F până în momentul întoarcerii și obținem poziția M_1' ;

- se pune poziția lui M pentru noul drum M_2' ;

- se unește M_1' cu M_2' și obținem DMR;

- în M_1' se construiește triunghiul vitezelor: se pune V_F în sens invers lui D_F ; din vârful lui V_F se intersectează DMR cu V_M ; orientarea lui V_M ne dă drumul lui M pentru ocuparea noii poziții D_M' ;

- se duce o paralelă la V_M din M_2' iar la intersecția cu drumul lui M se obține poziția M_1 de unde M începe manevra;

- paralela din M_1 la M_0F_0 ne dă punctul F_1 , adică poziția lui F în momentul începerii manevrei de către M;

- timpul după care se începe manevra $t = M_0M_1 / V_F$;

- durata manevrei $t = S_M / V_M = S_F / V_F$

c) Nava directoare F își modifică viteza odată cu schimbarea de drum, iar nava M schimbă și bordul (fig.58)

- timpul de cercetare $t_c = (S_{M1} + S_{M2}) / V_C$.
b) În acest caz (fig.76) trebuie avut în vedere când pleacă M din formație, astfel încât formația să nu intersecteze aliniamentul ab pe timpul cercetării. Construcția este similară cu cazul a);

- se trasează linia de cercetare ab, a cărei prelungire intersectează D_F prin prova;

- din M_0 se duce o perpendiculară pe linia ab, obținând DMR;

- în M_0 se construiesc cele două triunghiuri ale vitezelor;

- se duc paralele la vectorii V_C și obținem drumul de ducere D_{M1} și de întoarcere D_{M2} .
c) În al treilea caz (fig.77) aliniamentul de cercetare este paralel cu drumul formației:

- din F_0 și M_0 se duc drumurile D_F , respectiv D_F' ;

- se trasează aliniamentul ab;

- în M_0 se duce o perpendiculară pe aliniamentul ab, obținând DMR;

- în M_0 se construiesc triunghiurile vitezelor și se determină drumul de ducere D_{M1} și de întoarcere D_{M2} .

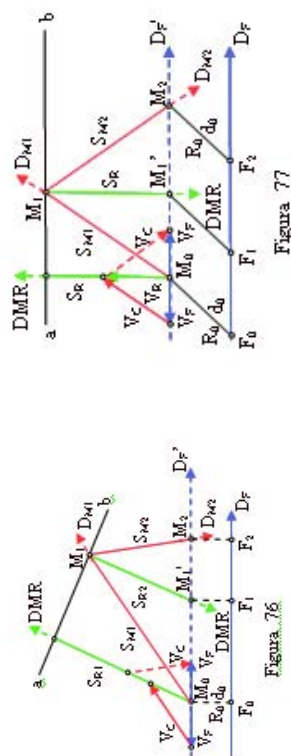


Figura 77

Vă prezint o problemă, restanță la Capitolul „Manevra independentă”

Mentineră între două distanțe date (d_1, d_2), fig.44a

Drumul și viteza lui T trebuie să rămână constante

- în T_0 se trasează două cercuri concentrice având ca

rază d_1 și d_2 și un cerc cu raza V_M ; tot din T_0 se trasează

vectorul V_T orientat pe direcția lui D_T ;

- M_0 se va găsi între d_1 și d_2 , în R_0 și d_0 ;

- din M_0 se duc tangente la cercul cu raza d_1 până M_1' ;

intersectează cercul de rază d_2 ; aceste tangente sunt DMR;

- se duc paralele la DMR din vârful lui V_T până

intersectează cercul de rază V_M ; unind T_0 cu aceste

puncte de intersecție rezultă DM;

- tipul de manevră pe fiecare drum $t1 = SR1/VR1$;

$t2 = SR2/VR2$ $t3 = SR3/VR3$ etc.



Figura 44a

Material realizat de

Comandor (r) Dan LEAHU

(continuare în numărul viitor)

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



- se calculează spațiul parcurs de F în timpul t_1 până la schimbarea drumului în punctul F_2 :

$$S_{F2} = V_{F1} \times t_1$$
- în punctul F_2 se trasează noua poziție a lui M funcție de R_1 , d_1 și obținem punctul M_2' ;
- din M_2' se duce o paralelă la D_{F2}
- se calculează distanța pe care ar fi parcurs-o formația în timpul t_1 cu viteza V_{F2} :

$$S_{F2}' = V_{F2} \times t_1$$

- în M_2' pe direcția D_{F2}' în sens invers deplasării formației, se trasează S_{F2}' și obținem poziția relativă M_2'' (de când începe manevra cu V_{F2}) ;

- orientarea lui $M_0 M_2''$ este DMR ;

- se dă goană punctului M_2'' , unde se construiește triunghiul vitezelor ;

- paralela la V_{M_0} dusă din M_0 ne dă drumul de goană D_{M1} și poziția M_3 , definită de R_1 și d_1 ;

- timpul de manevră $t = M_0 M_3 / V_{M_0}$;

Pentru determinarea distanțelor între nave :

- în M_0 se construiește triunghiul vitezelor pentru D_{F1} , V_{F1} și V_{M_0} , obținând DMR₁, care intersectează

D_{F1} în punctul M_1' ; segmentul $F_0 M_1' = d_{pv}$ (distanța la care M trece prin prova lui F) ;

- pozițiile reale sunt M_1 și F_1 ; $M_1 F_1 = d_{pv}$;

- pozițiile la schimbarea de drum a formației : se duce DMR₁ din F_0 ; din F_2 se duce o paralelă la D_{M1} care intersectează DMR₁ în F_2' ; construim paralelogramul pozițiilor reciproce ($F_2' M_0 M_2$) ;

- distanța între M și F la schimbarea drumului este segmentul $F_2 M_2$.

3) Uniformizarea timpului de manevră

Acest lucru înseamnă că navele care își schimbă poziția în formație trebuie să ajungă simultan pe noile poziții. Două nave (M_1 și M_2) se află în poziția M_0 (fig.59) , iar formația în F_0 . Navele trebuie să ocupe pozițiile $M_{1,1}$ și $M_{2,1}$, definite prin q_1 , $d_{1,1}$ și q_2 , $d_{2,1}$;

- se dă goană celor două poziții construindu-se triunghiurile vitezelor, obținând D_{M1} și D_{M2} .

Din figura 59 rezultă că navele nu vor ocupa pozițiile simultan ($S_{M2} > S_{M1}$) .

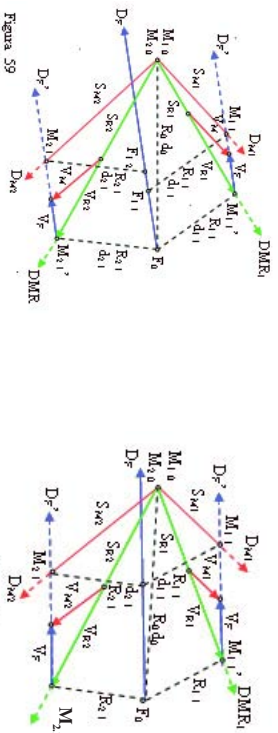


Figura 59

Figura 60

Uniformizarea timpilor de manevră se face în raport de una din navele care manevrează și, de regulă, în raport cu nava a cărei manevră durează cel mai mult (în cazul nostru M_2) fig.60:

- se construiește triunghiul vitezelor în $M_{2,1}$ și obținem D_{M2} și S_{M2} , precum și poziția $M_{2,1}$;
- M_2 execută manevra în timpul $t = S_{M2} / V_{M2}$;
- se stabilește și poziția finală $M_{1,1}$, în q_1 și $d_{1,1}$ față de F_1 ;
- unim M_0 cu $M_{1,1}$ și obținem D_{M1} și S_{M1} ;
- viteza de manevră a lui M_1 este $V_{M1} = S_{M1} / t$;

18 - V_{M1} se poate obține și grafic din triunghiul vitezelor construit în $M_{1,1}$ (din vârful lui V_F se

e) Cercetarea până la o linie dată (aliniamnt)

1. Cercetarea până la o linie dată într-un timp dat (fig.73)

Linia de cercetare poate fi orice direcție de pe hartă (paralelă, meridian, aliniament, limită de raion, etc). Trebuie determinat drumul de ducere și de întoarcere, viteza de cercetare, momentul întoarcerii.

- se trasează D_F și D_F' și aliniamentul de cercetă ;
- se calculează distanța parcursă de formație în timpul t_c și se pune pe D_F' ; $M_0 M_2 = V_F \times t_c$;
- din M_0 se duce o perpendiculară pe aliniament și se prelungește cu o distanță $AB = M_0 A$; $M_0 B$ este DMR ;

$M_0 A$; $M_0 B$ este DMR ;

- se unește M_2 cu B și intersecția cu aliniamentul ne dă poziția M_1 ;
- $M_0 M_1$ ne dă drumul de ducere D_{M1} , iar $M_1 M_2$ ne dă drumul de întoarcere D_{M2} ;
- viteza de cercetare se calculează grafic, construind în M_0 triunghiul vitezelor : se trasează V_F se duce o paralelă la $M_1 M_2$ din vârful lui V_F până la intersecția DMR, obținându-se V_C și V_h (sau din vârful lui V_F se duce o paralelă la DMR până la intersecția D_{M1} și obținem V_C) . $V_C = (S_{M1} + S_{M2}) / t_c$; $t_c = S_{M1} / V_C$;

Dacă aliniamentul este paralel cu D_F (fig.74):

- se calculează spațiul parcurs de formație în timpul t_c : $S_F = V_F \times t_c = M_0 M_1$;
- se duce mediatorea segmentului $M_0 M_2$ (care este DMR) până la intersecția aliniamentului ab ;

- M_1 este punctul de întoarcere a lui M , care la ducere urmează traseul $M_0 M_1$, iar la întoarcere $M_1 M_2$.

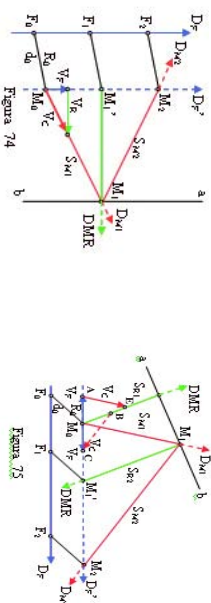


Figura 74

Figura 75

2. Cercetarea până la o linie dată în minimum de timp

Avem trei cazuri:

- linia de cercetare intersectează D_F prin pupa ;
- linia de cercetare intersectează D_F prin prova ;
- linia de cercetare este paralelă cu D_F .

a) În acest caz (fig.75) M trebuie să plece imediat din formație:

- se pun pozițiile inițiale F_0 și M_0 , funcție de R_0 și d_0 , și se trasează D_F , respectiv D_F' ;
- se trasează linia de cercetă ab, a cărei prelungire intersectează D_F prin pupa ;
- din M_0 se duce o perpendiculară pe linia ab, care este DMR ;
- în M_0 se construiesc cele două triunghiuri ale vitezelor, obținând drumurile de ducere D_{M1} și de întoarcere D_{M2} ;
- din M_0 se duce o paralelă la V_C (AE) până la intersecția cu linia ab, obținând punctul de întoarcere M_1 ;
- din M_1 se duce o paralelă la V_C (BC) până la intersecția cu D_F' , obținând punctul de intrare în formație M_2 ;

drumul deducere, drumul de întoarcere, momentul părăsirii formației și a reluării locului în formație.

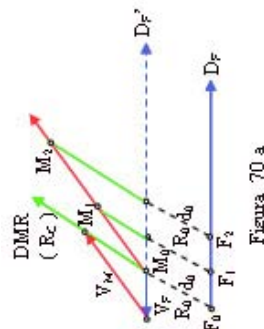


Figura 70 a

- din F_0 și M_0 se trasează drumul formației, D_F și D_F' ;
- se pune punctul fix P (cu coordonate geografice sau prin relevment și distanță);
- din P se coboară o perpendiculară pe drumul formației până la intersecția cu D_F' , în punctul O; segmentul PO reprezintă DMR și S_R (în ambele sensuri dus – întors);
- în punctul O se construiesc triunghiurile vitezelor ce corespund drumului deducere D_{M1} și celui de întoarcere D_{M2} , prin intersecția DMR cu vectorul V_C pus din vârful lui V_F ;
- paralelele duse din P la V_C ne dau drumurile deducere și de revenire în formație, iar la intersecția cu D_F' obținem punctele M_1 (punct de plecare din formație) și M_2 (punct de intrare în formație);
- momentul începerii manevrei $t = M_0 M_1 / V_F$;
- timpul total de cercetare $t_c = 2 S_{M1} / V_C$.

Dacă nava de cercetare urmează să staționeze în punctul P un timp t_S (pentru cercetare, identificare etc.) se procedează astfel (fig.72):

- din P se coboară perpendiculară pe D_F' și obținem punctul O;
- se calculează distanța parcursă de F în timpul t_S $S_F = V_F \times t_S$;
- se împarte în două segmentul S_F și se pun de o parte și de alta a lui O, obținând segmentul NN_1 ;
- se unesc punctele N și N_1 cu punctul P și obținem DMR₁ pentruducere și DMR₂ pentru întoarcere;
- se construiesc triunghiurile vitezelor în N și N_1 , obținând drumul deducere D_{M1} și drumul de întoarcere D_{M2} ;
- se duc paralele la V_C din P, rezultând punctul de ieșire din formație M_1 și punctul de intrare în formație M_2 ;
- timpul cât nava a lipsit din formație $t_c = 2 S_{M1} / V_C + t_S$.

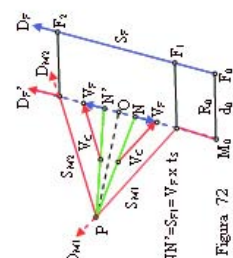


Figura 72

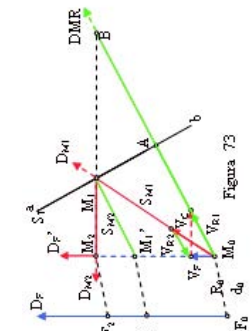


Figura 73

CERCETAREA NAVALĂ

duce o paralelă la D_{M1}).

Practic se construiesc triunghiul vitezelor pentru nava care are cel mai lung drum, se stabilesc pozițiile finale și unind poziția inițială a fiecărei nave ce manevrează cu poziția sa finală se obțin drumurile de manevră, respective spațiile. Se calculează viteza de manevră a fiecărei nave funcție de timpul în care a executat manevra nava cu drumul cel mai lung.

a) Cercetarea pe un relevment (R_C), la o distanță dată (d) fig. 61

- nava M pleacă pe direcția relevmentului de cercetat (R_C) până la distanța ordonată (d_C);
- nava ajunge în punctul M_1 și se stabilește poziția reală a formației F_1 și poziția ce trebuie ocupată M_1' , funcție de timpul în care nava M ajunge în M_1 : $t_1 = S_{M1} / V_C$; $S_{F1} = V_F \times t_1$
- $M_1 M_1'$ este DMR_{M1};
- M dă goană poziției M_1' ; se construiesc triunghiul vitezelor în M_1' ; paralela la V_C (viteza de cercetare) dusă prin M_1 ne dă drumul pentru ocuparea poziției D_{M2} de către nava M;
- timpul total de manevră $t = (S_{M1} + S_{M2}) / V_C$

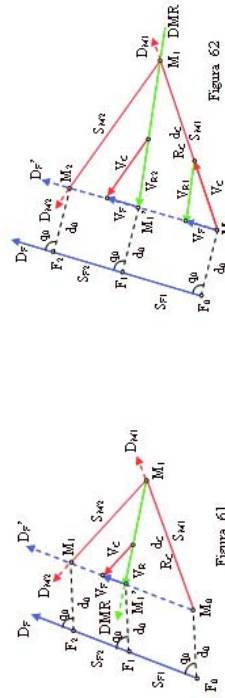


Figura 61

Un alt procedeu (fig. 62):

- se construiesc triunghiul vitezelor în M_0 și se obține V_R , respectiv DMR;
- se duce din M_1 o paralelă la V_R și obținem poziția M_1' ;

Un alt procedeu (fig. 63):

- se obține V_R ca în cazul anterior;
- prin M_0 se duce o paralelă la DMR;
- din vârful lui V_F se intersectează DMR cu V_C ;
- se duce paralela la V_C prin M_1 și obținem drumul lui M pentru intrarea în formație D_{M2} ;
- timpul total de manevră - ca în cazul de mai sus.

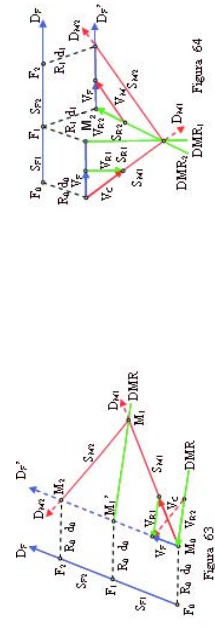


Figura 63

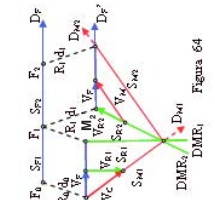


Figura 64

Dacă nava care execută cercetarea revine în formație într-o altă poziție M_2 (fig.64):

- din punctul F_1 se trasează noua poziție relativă M_2' (în R_1 și d_1);
- unim M_1 cu M_1' și obținem DMR;

- se construiește triunghiul vitezelor în M_2' (din vârful lui V_F se intersectează DMR cu V_M și orientarea acestuia ne dă drumul de revenire în formație; pe timpul acestei manevre nava M poate manevra cu viteză diferită de V_C).
- Când cercetarea se execută pe drumul formației la o distanță dată, se procedează astfel (fig.65):
 - se calculează timpul necesar parcurgerii distanței d_0 cu viteza V_C : $t = d_0 / V_C = M_0 M_1 / V_C$;
 - se calculează spațiul parcurs de formația F și de poziția M_0 în acest timp și se determină punctele F_1 și M_1' ;
 - se rezolvă problema de coliziune între M_1 și M_1' , obținând punctul M_2 , aflat la d_0 față de formație (F_2);
 - timpul de manevră $t = S_F / V_F = (S_{M1} + S_{M2}) / V_C$.

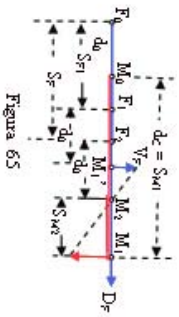


Figura 65

b) Cercetarea pe un relevent dat, într-un timp dat

1. Procedeuul triunghiului isoscel (fig.66)

- se calculează distanța pe care o va parcurge formația în timpul de cercetare ordonat $S_F = V_F \times t_0$ și se determină pozițiile F_2 și M_2 ;
- se calculează distanța pe care o va parcurge nava de cercetare în timpul de cercetare (t_0): $S_M = V_C \times t_0$ și se obține poziția M_1' ($M_0 M_1' = S_M$) pe releventul de cercetare;
- se unește M_1' cu M_2 ;
- unghiul din M_1' se construiește în M_2 și se determină poziția de întoarcere M_1 (triunghiul $M_1 M_2 M_1'$ este isoscel $M_1 M_2 = M_1 M_1'$ (punctul M_1 se mai poate determina și construind mediatoarea segmentului $M_2 M_1'$).

O altă metodă de a construi triunghiul isoscel:

- se ia arbitrar un punct A pe segmentul $M_0 M_1'$;
- din punctul A , cu o rază egală cu $M_1' A$, se intersectează segmentul $M_2 M_1'$ în punctul B ;
- din M_2 se duce o paralelă la AB , obținând poziția M_1 , unde nava M va lua drumul D_{M2} .

2. Procedeuul direcției mișcării relative (fig.67)

- în M_0 se trasează D_F pe care se pune vectorul V_F și releventul de cercetare R_C , pe care se pune vectorul V_C ;
- se unesc vârfurile celor doi vectori și obținem V_{R1} , deci și DMR;
- din M_0 se trasează DMR, paralel cu V_{R1} ;
- din vârful lui V_F se intersectează DMR cu V_C și se obține V_{R2} ;
- se calculează $S_F = V_F \times t_0$ și se obține poziția M_2 ;
- din M_2 se duce o paralelă la V_C până intersectează releventul de cercetare în punctul M_1 , care este punctul de întoarcere.

Pentru verificare, se prelungește D_{M1} cu segmentul $M_1 M_2 = M_1 M_1'$. Triunghiul $M_1 M_2 M_1'$ este isoscel, având două laturi egale (se ajunge la procedeuul triunghiului isoscel).

Dacă pe drumul de întoarcere viteza navei M este mai mare decât V_C , pentru determinarea D_{M2} se procedează astfel (fig.68): din punctul C (vârful lui V_F pus din M_0) se intersectează DMR cu V_M , iar paralela la V_M dusă din M_2 reprezintă D_{M2} .

Figura 66

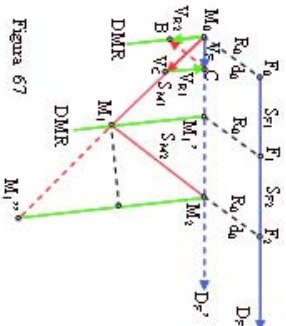


Figura 67

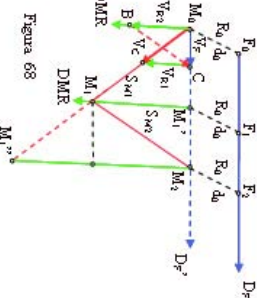


Figura 68

Dacă la revenirea în formație nava M trebuie să ocupe o altă poziție M_2 (în R_1, d_1), se procedează astfel (fig.69):

- se calculează $S_M = V_C \times t$ și se pune pe releventul de cercetare, obținând poziția M_1' ;
- se calculează $S_F = V_F \times t$ și se pune pe D_F , obținând punctul F_2 ;
- față de F_2 se marchează poziția M_2 ;
- se unește M_2 cu M_1' ;
- în M_2 se construiește unghiul α din M_1' sau se trasează mediatoarea segmentului $M_2 M_1'$ până intersectează releventul de cercetare în punctul M_1 ;
- segmentul $M_1 M_2$ ne dă drumul de întoarcere.

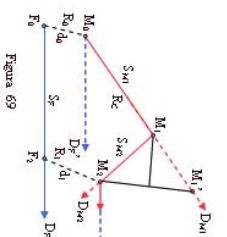


Figura 69

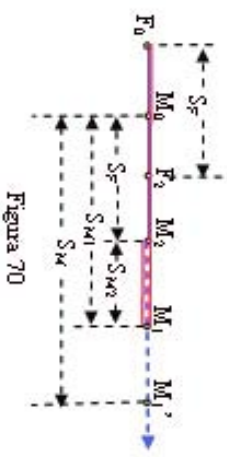


Figura 70

3. Caz particular când cercetarea se execută pe drumul formației, într-un timp dat (t_0) fig 70

- pe drumul formației (releventul de cercetare) se pun pozițiile inițiale M_0 și F_0 ;
- se calculează spațiul parcurs de formație $S_F = V_F \times t_0$ și se pune din M_0 pentru a stabili poziția M_2 ;
- se calculează distanța parcursă de M în t_0 , $S_M = V_C \times t_0$ și se pune din M_0 pentru a determina poziția M_1' ;
- se află jumătatea segmentului $M_1 M_1'$ și se determină punctul de întoarcere M_1 ;

- timpul de manevră până la M_1 , $t_1 = M_0 M_1' / V_C$.

c) Cercetarea pe relevent prova constant (fig.70 a)

- se prelungește releventul prova (care este DMR în acest caz) dincolo de poziția lui M_0 ;
- în M_0 se construiește triunghiul vitezelor: se pune V_F în sens invers; din vârful lui V_F se intersectează DMR cu V_M ;
- paralela la V_M dusă din M_0 ne dă drumul lui M pentru a rămâne pe relevent prova constant. Și în această situație trebuie să se dea ori distanța până la care se cercetează, ori timpul de cercetare.

d) Cercetarea până la un punct fix în minimum de timp (fig. 71)

Nava de cercetare trebuie să lipsească din formație minimum de timp. Se determină



Cărți document și autorul lor **CONSTANTIN CUMPĂNĂ**

NAUFRAGIUL NAVELOR „PARIS” ȘI „YOU XIU” - CEL MAI MARE ACCIDENT NAVAL DIN ISTORIA PORTULUI CONSTANȚA

Dr. Carmen ATANASIU

Constantin Cumpănă s-a născut la 3 octombrie 1951 în orașul Iași. Începând cu anul 1973 a lucrat timp de aproape 17 ani în Șantierul Naval Constanța perioadă în care s-a apropiat sufletește de spiritul Mării și al oamenilor ei, spirit care, în mare măsură, îi va guverna întreaga carieră. După revoluția din decembrie 1989, se dedică activității jurnalistice. Urmează și absolvă cursurile Facultății de Comunicare și Relații Publice „David Ogilvy” (Școala Națională de Studii Politice și Administrative), ocupând de-a lungul anilor numeroase funcții de răspundere în domeniu - reporter la săptămânalul constănțean „Contrast”, redactor-șef de secție la cotidianul „Telegraf” din Constanța, redactor-șef de secție la Centrul Informațional „Telegraf TVNeptun”, redactor-corespondent al ziarului „Evenimentul zilei”, șef secție „Știri” la „Radio Mix” - Constanța, redactor-șef al săptămânalului „Jurnalul de Constanța”, redactor-șef adjunct al cotidianului constănțean „Cuget liber”, redactor-șef al cotidianului „Independentul” din Constanța - în exercitarea căroră se remarcă, în primul rând, ca ziarist de investigații, talentat, incisiv și, adeseori, incomod. În prezent este ziarist la cotidianul „Telegraf”.

Performanțele sale profesionale sunt numeroase: este coautor la realizarea filmului pentru Televiziune „AM MUNCIT CA SĂ TE CRESC”, film premiat în cadrul Galei A.P.T.R. cu Premiul pentru cel mai bun film de anchetă pe anul 1995, având ca subiect contrabanda cu țigări; coautor la realizarea filmului pentru Televiziune „ȘI DUMNEZEU SE ODIHNEȘTE”, având ca subiect catastrofa navală din ianuarie 1995 (navele PARIS și YOU XIU) din rada portului Constanța, filmul a fost selectat și a participat la Concursul A.P.T.R. 1996; realizator al filmului pentru Televiziune „OAMENI PE CARE NUMAI IISUS ÎI POATE SĂRUTA”, având ca subiect viața oamenilor bolnavi de lepră, aflați internați în Dispensarul Clinic din Tichilești - Tulcea, film selectat pentru Concursul A.P.T.R. 1996; a fost selectat, de asemenea, și a participat la Festivalul MEDIAFEST - Costinești 1996, unde a fost nominalizat pentru Gala Laureatilor.

Autor a numeroase știri, anchete, investigații, reportaje, interviuri, precum și realizator al unor emisiuni pentru televiziune, în ultimii doi ani (2006/2008),

Constantin Cumpănă apare în viața culturală a Constanței cu numai puțin de trei lucrări de excepție, având ca subiect trei mari catastrofe navale din istoria recentă a marinei Comerciale Române.



C. Cumpănă

Prima, *Tragedia navei INDEPENDENȚA* - cea mai mare catastrofă navală din istoria navigației maritime românești (2006), este rod al cercetărilor desfășurate de-a lungul a peste șaisprezece ani, se bazează pe documente originale, administrative și de familie, mărturii ale supraviețuitorilor și ale urmașilor celor 42 de marinari morți în cumplita tragedie, fotografii și filme document. Volumul se constituie într-un cutremurător document despre ceea ce a fost „un *Titanic* al flotei românești”.

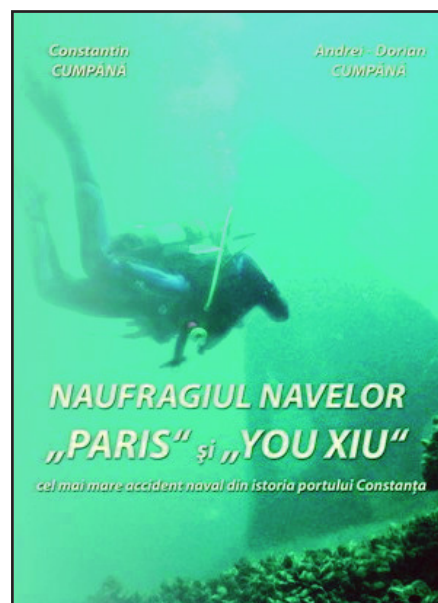
Catastrofa navei UNIREA - cel mai mare accident naval mondial din anul 1982, cea de-a doua lucrare a dl. C. Cumpănă, semnată de această dată în colaborare cu fiul sau Andrei Dorian Cumpănă, a văzut lumina tiparului în anul 2007.

În ziua de 13 octombrie 1982, ora 09,15, în condiții de mare liniștită și vizibilitate foarte bună, petrolierul de 150.000 tdw „Unirea”, cea de-a doua navă (după „Independența”) din seria petrolierelor de 150.000 tdw construite în România - în realitate, nava avea 163.857 tdw - s-a scufundat la circa 40 mile marine sud-sud-est de Cap Caliacra, în Marea Neagră, la o adâncime de aproximativ 1.400 metri, în urma unei explozii misterioase. A fost înregistrat un singur decedat (ospătara Ganță Elena), ceilalți membri ai echipajului fiind salvați de

navele românești „Motru” (18 marinari) și „Tg. Bujor” (18 marinari), de un elicopter românesc, care a preluat pe trei dintre cei care au necesitat îngrijiri medicale de urgență, și de nava sovietică „Langhi Luli”, care a recuperat alți cinci marinari. Dintre cei 42 de supraviețuitori, marinarul Gabriel Georgescu a fost salvat ultimul, după ce a stat aproape opt ore în apele reci ale Mării Negre, fiind reperat de un elicopter bulgăresc.

Scufundarea navei românești a fost considerată cea mai mare pierdere navală din anul 1982, pe plan mondial.

În sfârșit, deși noțiunea de *sfârșit* nu se potrivește cu dl. Constantin Cumpănă, la 14 august 2008, în aula bibliotecii județene „I.N.Roman” din orașul Constanța, autorul lansează o nouă lucrare: *Naufragiul navelor „Paris” și „You Xiu”* - cel mai mare accident naval din istoria portului Constanța (Telegraf Advertising, Constanța, 2008), semnată, de asemenea, alături de fiul său. Prin volumul pe care l-a adus în fața publicului constănțean în vara acestui an, lansat cu sprijinul Ligii Navale Române și al Clubului Amiralilor, autorul a realizat o TRILOGIE dedicată în



întregime unor mari catastrofe navale românești, pagini de istorie adevărată, care trebuie cunoscută, un omagiu adus acelor temerari a căror virtute a fost să înfrunte primejdia și, nu o dată, au fost sacrificați.

Starea resurselor demersale din Marea Neagră

dr. ing. Valodia MAXIMOV,

dr. ing. Simion NICOLAEV,

dr. ing. Tania ZAHARIA

INCDM „Grigore Antipa” Constanța;

Introducere

Ihtiofauna Mării Negre a suferit modificări majore în ultimi de 50 ani atât în structura calitativă și cantitativă, cât și în comportamentul diferitelor specii. Aceste schimbări sunt consecințe ale activităților antropogenice, direct prin presiunea de pescuit și indirect prin deteriorarea condițiilor de mediu, în special în partea de V a mării.

Caracteristic pentru bazinul pontic este aceea că cea mai mare parte a peștilor ocupă areale mari, localizate în zonele exclusive ale țărilor riverane. Legat de aceasta, litoralul românesc are un loc important, știut fiind rolul său în hrănirea și reproducerea principalelor specii, deși capturile obținute în acest areal nu depășesc 2% din total captură realizată în Marea Neagră.

Speciile de pești demersali (care trăiesc pe fundul mării) care populează platoul continental aflat în zona de competență a României, la Marea Neagră, reprezintă segmentul cel mai important al potențialului pescăresc regional sub aspectul interesului comercial, al cererii pe piața internă și internațională. Dintre speciile demersale, prezintă un deosebit interes doar calcanul, care printr-un management corespunzător al exploatarei și o bună valorificare a capturilor poate asigura relansarea economică a pescăriilor marine naționale, determinată de oferta pe piață a unor produse pescărești de valoare, a căror cerere este în prezent slab satisfăcută.

În mod paradoxal, deși în România pescuitul speciilor marine demersale se bucură de o îndelungată tradiție, practicarea lui fiind consemnată ca o ocupație de bază a așezărilor pescărești, din Dobrogea secolelor XVIII și XIX și a pescuitului marin românesc din perioada secolului XX până la începutul anului 2000, rezervele speciilor demersale din zona economică exclusivă a României au interesat și interesează tot mai mult, pescuitul fraudulos practicat adeseori cu îndrăzneală de pescarii turci, bulgari sau chiar ucrainieni. Trebuie subliniat faptul că aglomerările cele mai mari sunt semnalate mai ales în dreptul coastelor românești, îndeosebi în perioada de reproducere a calcanului.

În ultimii ani ai perioadei '90 și ai începutului mileniului trei, urmare a scăderii graduale a procesului de

eutrofizare și de poluare a apelor Mării Negre, rezervele pescărești exploatabile se refac încet, într-un proces lent dar evident. Sunt indicii că resursele de pești demersali slab exploatate în trecut, sunt într-o stare relativ bună, care creează premisele reorientării spre acest gen de pescuit. Totodată, desfacerea pe piața internă a produselor tradiționale ale pescuitului marin românesc (șprot, hamsie, stavrid) sub formă de pește proaspăt sau sărat devine nerentabilă, în condițiile unei piețe interne deschise importurilor de produse pescărești de calitate, congelate sau prelucrate, provenite din spațiul comunitar al Europei de est, ceea ce impune tot mai mult diversificarea capturilor, completarea pescuitului speciilor pelagice gregare mici cu capturi de pești demersali de valoare economică mare.

1. Componenta calitativă a ihtiofaunei demersale din Marea Neagră

1.1 Structura ihtiofaunei demersale în Marea Neagră

Dacă în anii '60, ai secolului XX, în lista speciilor pescuibile în zona Marii Negre erau citate în statisticile de pescuit peste 50 de specii, la nivelul anului 2005, numărul acestora s-a redus foarte mult, apărând doar 25 specii principale. O cauză a scăderii numărului de specii este modificarea condițiilor hidrologice, în special reducerea salinității și a temperaturii apei, fapt cea dus la dispariția unor specii de bază în pescuit, cum ar fi scrumbia albastră și pălămida.

Studiile efectuate de cercetătorii ruși, au arătat că în partea de nord-est a Mării Negre se întâlnesc circa 166 specii, din care 111 sunt de origine atlantică, 29 ponto-caspice, 6 autoacclimatizate, 9 endemice și 23 locale (Nikolski G.V., Svetovidov A.N.).

Dintre acestea, în Marea Neagră sunt semnalate un număr de 23 de familii, aparținând grupului de pești demersali, cele mai importante fiind: *Acipenseridae*, *Serranidae*, *Mullidae*, *Sparidae*, *Labridae*, *Gobiidae*, *Scophthalmidae*, *Pleuronectidae* și *Soleidae*.

Din cele 64 de specii demersale semnalate în Marea Neagră, doar 20 constituie obiectul unui pescuit industrial iar dintre acestea se remarcă în special: *Merlangius merlangus euxinus* (bacaliar), *Mullus barbatus ponticus* (barbun), *Mesogobius batrachocephalus* (hanos), *Neogobius melanostomus* (stronghil), *Psetta maeotica* (calcan), *Platichthys flesus luscus* (cambulă), *Huso huso* (morun), *Acipenser stellatus* (păstrugă) și *Acipenser güldenstaedti colchicus* (nisetru).

Restul speciilor demersale deși nu prezintă interes comercial, având apariții rare sau sporadice, au o ridicată valoare științifică, multe dintre ele fiind trecute în categoria celor periclitare, în Cartea Roșie a Mării Negre. Printre acestea enumerăm: *Sciaenidae* (*Sciaena umbra* și *Sciaena cirrosa*); *Sparidae* (*Boops boops*, *Diplodus sargus*, *Oblada melanura*); *Labridae* (*Labrus viridis*); *Callionymidae*, *Blenniidae* (*Blennius sphynx*, *Blennius zvonimiri ponticus*); *Scorpaenidae* (*Scorpaena porcus*) și *Triglidae*.

1.2 Structura ihtiofaunei demersale în sectorul românesc al Mării Negre

Cercetările efectuate la litoralul românesc al Mării Negre semnalează prezența de-a lungul anilor a peste 50 de specii de pești pelagici și demersali, dintre care numai 20 apar în statisticile anuale de pescuit iar dintre acestea 6 (șase) sunt specii demersale.

Dacă în perioada anilor '60, la litoralul românesc al Mării Negre erau semnalate multe specii demersale. Ele constituiau un aport important în pescuitul marin. În prezent numărul acestora a scăzut foarte mult, în statistici fiind prezente doar 4-5 familii. Dintre acestea, capturi mai mari au dat familiile *Gadidae*, *Gobiidae* și *Scophthalmidae*.

Dintre speciile demersale cele mai frecvent întâlnite sunt: *Squalus acanthias* (rechin); *Acipenser stellatus* (păstrugă); *Psetta maeotica* (calcan), *Mesogobius batrachocephalus* (hanos), *Neogobius melanostomus* (strunghil), *Huso huso* (morun) și *Merlangius merlangus euxinus* (bacaliar). Aceasta din urmă, deși din punct de vedere cantitativ este foarte numeroasă, calitativ este o specie puțin valoroasă. Și în sectorul românesc al Mării Negre există deasemenea o serie de specii demersale fără valoare comercială, dar cu importanță științifică, trecute în categoria de specii periclitare în Cartea Roșie. Cele mai importante sunt: *Sciaenidae* (*Sciaena umbra* și *Sciaena cirrosa*); *Labridae* (*Labrus viridis*); *Callionymidae* (*Callionymus* spp.); *Blenniidae* (*Blennius sphynx*, *Blennius zvonimiri ponticus*); *Ophidiidae* (*Ophidion rochei*) și *Scorpaenidae* (*Scorpaena porcus*).

2. Bioecologia principalelor specii demersale din sectorul românesc

Dintre cele peste 20 de specii demersale semnalate în sectorul românesc al Mării Negre ca având valoare comercială ridicată, numai 9 prezintă interes în efectuarea unui pescuit specializat. Cele 9 specii aparțin la 5 familii: *Scophthalmidae* (*Psetta*



maeotica), *Pleuronectidae* (*Platichthys flesus luscus*), *Gobiidae* (*Mesogobius batrachocephalus*, *Neogobius melanostomus*, *Neogobius cephalarges*) și *Acipenseridae* (*Huso huso*, *Acipenser güldenstaedti colchicus*, *Acipenser*



stellatus).

Familia Scophthalmidae

Psetta maxima maeotica (Pallas, 1811) - calcan.

Denumiri F.A.O.: engl. - turbot; fr. - turbot; sp. - rodaballo.

Dimensiuni: maximum 100 cm și 10 kg, cele mai frecvente până la 50 cm și 3-3,5 kg;

Răspândire: Marea Neagră și Marea Azov. În zona litoralului românesc se întâlnește aproape peste tot, mai abundent în sectorul Agigea-Vama Veche.

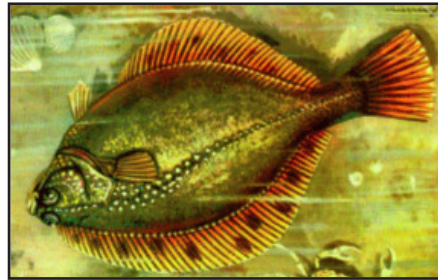
Bioecologie: specie marină bentonică, proprie fundurilor moi. Puietul și tineretul se întâlnesc în vecinătatea țărmului, pe funduri nisipoase, dar pe măsură ce cresc, se retrag la adâncimi mai mari. Adulții se întâlnesc iarna la adâncimi de 60-70 m, în zona faciesului faseolinoid. Primăvara (martie-aprilie) se apropie de țărm, până la o adâncime de 18-30 m (limita inferioară a faciesului cu *Corbulomya*), dar nu peste tot, ci doar în anumite locuri, unde se aglomerează cantități mari pentru reproducere. Aceasta are loc de-a lungul întregului litoral al Mării Negre, de la sfârșitul lunii martie până în iulie, la o mică distanță de țărm, la adâncimi de până la 50 m. După reproducere, se împrăștie și se retrage spre adâncimi de peste 80 m. Caracteristicile locurilor de reproducere nu sunt bine precizate la litoralul românesc, reproducerea desfășurându-se la temperaturi scăzute ale apei (8-12°C) și o salinitate de 16,29 - 19,3‰.

Maturitatea sexuală este atinsă de masculii la 7 ani, iar de femele la 9-11 ani. Raportul între sexe variază considerabil, astfel încât în primii ani de viață domină masculii (65%), iar începând cu al 5-lea an, cele două sexe se întâlnesc în proporții egale. Exemplarele tinere sunt foarte euriterme (trăiesc vara la temperaturi de până la 26 grade C, iar iarna la 0-1 grade C) și eurihaline, suportând ape îndulcite până la 6‰. Adulții sunt mult mai sensibili la modificările condițiilor de mediu.

Larvele sunt pelagice, hrănindu-se cu nano- și microplancton, exemplarele tinere cu crabi și moluște, crustacei (*Idothea*, *Nereis*, crevete) și puiet de pește. Începând din al 4-lea an peștii devin hrana principală.

Specia poate fi capturată cu ajutorul cârligelor, setcilor de calcan, talienelor și cu traul de fund.

Importanță comercială: carnea este albă, foarte gustoasă, în deosebi înaintea perioadei de reproducere. Poate fi



comercializată și consumată în stare proaspătă, congelată și conserve.

Familia Pleuronectidae

Platichthys flesus luscus (Pallas, 1811) – cambulă

Denumiri F.A.O.: engl.- European flounder; fr.- flet d'Europe; sp.- platija europea.

Dimensiuni: maximum 35 cm, comune până la 20-25 cm;

Răspândire: Marea Neagră, Marea de Azov, Marea Marmara și probabil Marea Mediterană. În sectorul românesc al Mării Negre se întâlnește aproape peste tot, dar mai ales acolo unde se resimte influența apelor îndulcite (Sulina-Gura Portiței).

Bioecologie: specie bentonică, foarte eurihalină, trăiește atât în mare, cât și în lacuri litorale sărate, salmastre sau chiar în unele dulci, pe funduri nisipoase. Nu întreprinde migrații propriu-zise: iarna exemplarele din vecinătatea țărmului se retrag la adâncimi mai mari (dar tot în zone nisipoase), iar cele din apele îndulcite se retrag în momentul reproducerii în mare. Se reproduce în perioada rece a anului, din septembrie până în iunie, cu un maximum de intensitate în ianuarie - aprilie, la temperaturi ale apei de -2° la 18°C și o salinitate de 12,55-18,55‰. La țărmurile bulgărești, cambula se reproduce în perioada februarie-martie la o temperatură a apei de 5-8°C. Maturitatea sexuală este atinsă în al 3-lea an de viață.

Hrana constă din crustacee bentonice, viermi și moluște.

Se pescuiește la talian, năvod și paragat.

Importanță comercială: are o carne foarte gustoasă, fiind comercializată și consumată în stare proaspătă, congelată, afumată și conserve.

Familia Gobiidae

De-a lungul litoralului românesc al Mării Negre, familia *Gobiidae* este reprezentată prin șase genuri: *Pomatoschistus* (4 specii de guvizi), *Gobius* (11 specii) și câte o specie genurile *Benthophilus*, *Proterorichinus*, *Benthophiloides* și *Aphyia*. Cel mai



important grup este genul *Gobius*, cu cele trei specii reprezentative: hanos (*Mesogobius batrachocephalus*), strunghil (*Neogobius melanostomus*) și guvidul de mare (*Neogobius cephalarges*).

Mesogobius batrachocephalus (Pallas, 1811) – hanos

Denumiri F.A.O.: engl.- flat-head goby, knout goby; fr.- gobie a tete plate; sp.- gobio sapo, gobio batracocéfalo.

Dimensiuni: maximum 35 cm; comune până la 20 cm.

Răspândire: specie comună pe întregul litoral al Mării Negre și Mării Azov. Populează deasemeni și limanurile și lacurile litorale riverane celor două mării. Se întâlnește de-a lungul întregului litoral românesc, mai frecvent în sectorul Cap Midia - Vama Veche și foarte rar în lacurile litorale.

Bioecologie: dintre gobiidele relictice ponto-caspice din Marea Neagră, hanosul este specia cu preferințele marine cele mai pronunțate. Populează ape cu funduri nisipoase și cel mitiloid, dar trăiește și pe fund pietros, până la circa 40 m adâncime. Pentru reproducere (aprilie-mai), se apropie primăvara de țărm. Hrana constă mai ales din crustacee mărișoare (*crabi*, *crevete*, *izopode*), lamelibranchiate (*Corbulya*, chiar midii) și pești mici (aterine).

Se pescuiește cu undițe, paragat și setci de guvizi.



Importanță comercială: este specia cea mai mare și gustoasă din gobiide, fiind consumată atât în stare proaspătă, sărată și afumată, cât mai ales sub formă de conserve - marinată.

continuare în numărul viitor

Marea Noastră

pentru

Chemarea depărtărilor albastre

Reproducem în cele ce urmează primul capitol al cărții lui Ion Aramă „Cu «Mircea» în jurul Europei”. Regretatul Ion Aramă a fost absolvent al Liceului Militar de Marină din Galați, promoția 1954; scriitor consacrat (membru al Uniunii Scriitorilor), doctor în Filologie, autor a numeroase cărți cu subiecte de marină.

Evenimentele din pasajul pe care îl reproducem s-au petrecut în septembrie 1953, când elevul Aramă, ambarcat pe „Mircea” pentru practică avea vârsta de 16 ani.

Sînt șaptesprezece ani de-atunci...

Cocoțat pe verga mare, în bătaia vântului și-a soarelui, priveam în jurul meu și mă simțeam stăpîn pe zarea aceea albastră care mi se întindea la picioare, pe valul care foșnea alb alături de bord. Mă simțeam stăpîn în chip cutezător, nesăbuit aproape, cu atîta cumpătare cîta poate dovedi un băiat de șaisprezece ani plecat în larg. Era un sfârșit de vară cu lumină dulce, și apa scliffea, jucînd în razele de soare ca o oglindă spartă-n mii de cioburi.

Navigam de-a lungul litoralului, spre nord, pe o vreme minunată; după ce am terminat manevra velor, șeful de echipaj a comandat „liber de la posturi” și m-am dus ca de obicei la prova, acolo unde puntea se întinde mult deasupra apei, să privesc valurile care veneau spre mine și dispăreau sub mine într-o goană monotonă și fără de sfârșit. Mă fascina totdeauna tabloul acesta; mișcarea iute, mereu aceeași și de fiecare dată îmbrăcînd alte forme, îmi dădea o anumită amețală, o suferință atrăgătoare; aș fi dorit să mă rup de acest magnetism, și totuși îmi părea rău cînd fluierul șefului de cart ne chema pe toți la puntea-centru...



Regretatul colonel dr. Ion Aramă, membru al Uniunii Scriitorilor. Fotografia îl înfățișează pe fostul elev matroz în anii cînd era pensionar militar.

Stăteam acolo, ca de obicei, și mă uitam la apă și ticluim în minte versuri naive despre călătoriile care vor veni - cînd a izbucnit furtuna. Vîntul s-a întărit deodată; au răsunat în megafoane comenzile de pregătire pentru vreme rea; „Mircea” își accentua mereu dansul amețitor pe talazurile devenite lungi și vinete și rele. Am alergat, alături de ceilalți cîți ne aflam la bord, să fixăm obiectele de pe punte și din cazărmi, să întărim legăturile bărcilor, să controlăm dacă totul e în ordine - și mult mai înseamnă acest „tot” pe un velier școală cu trei catarge, de o mie șapte sute de tone deplasament și cu mai mult de două sute de oameni adăpostiți pe puntea și în pînțelele lui...

În fața furtunii, comandantul a luat singura hotărîre potrivită - drumul spre larg. În legendele marinărești, corabia spune navigatorului: „Ferește-mă de uscat, că te feresc de apă!” Cine a încălcat acest precept, a făcut-o pe propriul său risc. Am văzut atâtea nave găsindu-și sfârșitul lipsit de glorie pe un banc de nisip, frînte în două pe capătul digului sau spînzurate nefiresc

pe „docul” unei stînci submarine, la cîteva cabluri depărtare de țarm...

Am rătăcit zile și nopți așa, în larg, pe marea în clocot, sub un plafon de nori ce nu lăsa să se întrevadă nici măcar pentru o clipă un astru oarecare, cu ajutorul căruia să ne putem calcula poziția; răspundeam numai aproximativ la întrebările îngrijorate ale țarmului: „Unde sunteți?” Pe urmă s-a întrerupt și legătura radio și am rămas noi și Marea; ea - biciuită de rafalele vîntului care smulgea pulbere umedă de pe crestele valurilor; noi - singuri și poate prea tineri pentru asemenea aventură, cu proviziile pe sfârșite, cu apa drămuțată - o cană la prînz, o cană dimineața, o cană seară... Au fost zile de spaimă și de boală; aveam rău de mare, voiam să stau culcat pe punte și să zac așa pîn-la sfârșitul lumii, dar trebuia să manevrăm vergile, să întărim paramele care se smuceau nebunește în bătaia vijeliei sau, simplu, să ne ferim de șuvoaiele de apă care plesneau fără veste în copastie, săltau - zid lichid verzui și rece - pe deasupra noastră și se prăbușeau cu zgomot mat pe puntea de lemn...

Pe urmă am scris un întreg poem dedicat acestei întâmplări. Cert este că-ți place furtuna, mai ales după ce-a trecut; te simți mai bărbat, te crezi în stare să dobori orice obstacol, o fericire nouă îți străbate pieptul... Poate de aceea marinarii obișnuiesc să umble cu umerii trași înapoi, împingînd înainte cu semeție pieptul, gata să-l opună, ca pe-un zid, stihilor.

Am călătorit cu „Mircea” zeci și zeci de zile pe ape depărtate, am străbătut zone pe care le bântuie uragane, am traversat „cimitirul vapoarelor”, Biscaia, dar niciodată n-am mai întâlnit o furtună ca aceea. Mă rușinez acum că de fapt nu pot descrie cu ochii mei de azi a veritabilă dezlănțuire a energiei mării. Și cred că am împrumutat ceva din psihologia omului care și-a făcut din mare o profesiune:

lubește furtuna, însă n-o dorește.

Rînduri despre șeful de echipaj al bricului „Mircea”

În anii cînd seria noastră de elevi ai Liceului Militar de Marină și ai Școlii Militare Superioare de Marină a făcut practica la MIRCEA (1953, 1954, 1955 și 1956) șef de echipaj al legendarei nave era maestrul militar principal VASILE MIU. Atunci gradul său era, după moda sovietică, de miciman.

Bunul meu coleg și prieten, Jan Aramă, a scris versurile pentru cîntecul „Bricul Mircea” pe care adesea îl fredonam în orele libere petrecute pe teugă.

Versurile despre șeful de echipaj sunt:

„Micimanul apare cu o pipă în gură

Pe formidabila-i figură era numai mister

Iar bricul nostru, taie valuri-nalte peste mare

Nu-s nori în cale

El merge lin”.



tineret

Micimantul din cântec era șeful de echipaj, regretatul Vasile Miu. Acesta nu fuma pipă, dar avea o figură de lup de mare bătut de vânturi și ars de soare; avea o voce care impunea executarea promptă a ordinelor și comenzilor sale. Exigent din cale afară era iubit de noi, elevii care am regretat plecarea lui pe ultimul drum.



Pentru a obține informații despre Liga Navală Română accesați portalul <http://www.marinarii.ro>, la Forum, Liga Navală Română, Introducere Liga Navală Română și Activități recente la LNR.

Marea Noastră

Întrebări posibile



Domnul amiral prof.univ. dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, prinde noul grad pe epoletul unui elev dintr-un Colegiu Militar Liceal.

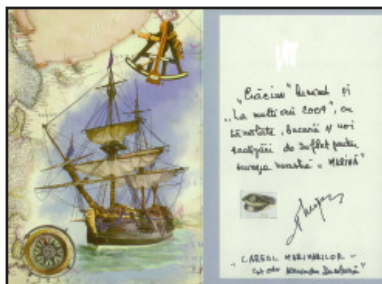
- Va ajunge acest elev student al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”?
- Este posibil.
- Va ajunge el ofițer de marină?
- Este posibil.
- Va ajunge acest elev amiral al României?
- Nu este imposibil.

AM PRIMIT LA REDACȚIA REVISTEI „MAREA NOASTRĂ”

Am primit la redacție felicitarea alăturată cu următorul înscris:

„CRĂCIUN luminat și LA MULȚI ANI 2009, cu sănătate, bucurii și noi realizări de suflet pentru scumpa noastră MARINĂ”.

Felicitarea este semnată de comandorul (r) Nicolae Mujicov, veteran de război, în numele CAREULUI MARINARILOR.



Totodată, am primit la redacție o felicitare de la doamna **Anna Boca** din Carlotte, North Carolina USA, de mai mulți ani - prieten statornic al revistei Ligii Navale Române.



Expresii celebre

1. FLAVIT DEUS ET DISSIPATI SUNT! (DOMNUL ȘI-A TRIMIS FURTUNILE ȘI I-A ÎMPRĂȘTIAT).

Aceste cuvinte au fost înscrise pe medalia bătută de englezi în memoria victoriei de la 1588 împotriva faimoasei flote spaniole, supranumită Invincibila Armada. Adevărați gentelmen, englezii recunosc că meritul victoriei nu li se datorează în întregime. Dacă n-ar fi fost furtuna care a împrăștiat corăbiile spaniole și pe multe le-a scufundat probabil că alta ar fi fost soarta bătăliei.

2. NAVIGARE NECESSE EST, VIVEIRE NON EST NECESSE! (A NAVIGA ESTE NECESAR, A TRĂI NU ESTE NECESAR!)

Este devisa corporației marinarilor din Bremen, datând din secolul al XV-lea.

3. FLUCTUARD NEC MERGITUR! (PLUTEȘTE, DAR NU SE SCUFUNDĂ!)

Este devisa Parisului, care are ca emblemă o corabie plutind pe valuri.

4. A MARE USQUE AD MARE! (DE LA MARE LA MARE!)

Aceasta este devisa Canadei.



Pagini literare

Prima întâlnire cu Dunărea

Nicolae Ionescu - Johnson

Fragment din cartea „Însemnările unui marinar”, vol. I

Primul lucru pe care am ținut să-l văd la Galați a fost Dunărea. Dimineața, când orașul era încă pustiu și adormit, m-am lăsat din strada Belvedere, cu pași mici și iuți, jos spre port, nerăbdător să dau ochii cu bătrînul fluviu. De ani de zile îl cunoșteam din cărțile de geografie, din istoriile citite, din spusele povestitorilor. Nu o dată am urmărit pe hartă cursul lui întortocheat și capricios ca un vierme uriaș care-și târaie trupul de-a lungul unui drum fără sfârșit, îl știam, dar nu-mi dădeam seama cu destulă limpezime cum trebuie să arate fluviul care trece prin atâtea țări. Îi știam toate coturile și toate brațele din țara noastră, puteam să numesc toate porturile dunărene de la Regensburg la Sulina, dar nu-mi explicam cum pot pluti pe apa Dunării vapoarele mari care vin de peste mări și țări să încarce grânele și chereșteaua noastră la Brăila și Galați. Văzusem în cărți destule vapoare, iar la Iași cunoșteam familii în casele cărora văzusem tablouri marine cu vapoare plutind pe valurile mării, în apusul aurit al soarelui. Și totuși, o idee clară de ceea ce ar trebui să fie un vapor nu aveam fiindcă nu văzusem încă nici unul.

Și iată acum, în mijlocul fluviului, cam în dreptul meu, se înalță o dihanie mare, mare de tot, cu un fel de hogaș cât un stâlp de telegraf ridicat la cer, din care se rostogoleau nori de fum negru. Așa ceva nu mai văzusem pînă atunci. Eram sigur că vaporul care plutea lin, abia jucând pe undele liniștite, vine tocmai din arhipieleagurile îndepărtate ale Oceaniei, acolo unde oamenii umblă încă goi și se războiesc între ei, improșcându-se cu lănci otrăvite în vîrf. Oricît ai fi de pregătit să vezi un lucru pe care nu l-ai văzut decît cu ochii minții și despre care ai împletit fel de fel de închipuiri, când te afli pe neașteptate în fața lui tot mai găsești ceva care să depășească ceea ce a iscodit fantezia ta. Așa mi s-a întîmplat și mie la vederea primului vapor. Într-un fel mi l-am închipuit eu și cu totul altfel apărea în realitate. Mai întîi că mi se părea mai mare ca mitropolia de la noi de la Iași. Și când spuneam mitropolia, însemna că nu există nimic mai mare pentru mine. Și eu, vaporul, chiar chiar atât de mare mi-l închipuisem...

Mă uit mai atent să-i descopăr minunățiile. Unde-or fi tunurile cu care luptă marinarii când sunt atacați de pirați, în larg? Nu-i vedeam nici pe vestiții matrozi, neînfricați descoperitori de pămînturi noi care au dat piept cu canibalii de pe coastele unde n-a călcat picior de om civilizat... Nici pe eroicul căpitan, „lupul de mare” cu nelipsita lui lulea între dinți, cu barba tăiată ca o măturică rotundă, așa cum l-am văzut zugrăvit în romanul de aventuri „Marinarul norocos”. Nimic din toate acestea!

Vedeam numai niște oameni în straie ponosite ce mișunau pe punte, dar puteam să jur că erau oameni obișnuți. Nu se deosebeau cu nimic de cei de rînd pe care îi întâlneam în fiecare zi pe străzile Iașilor, sau care mișunau grăbiți în preajma mea...

Pe prova - partea din față a vaporului - (nu știam încă această denumire) zărisem scris cu litere cât omul cuvîntul „Sirena”. Această descoperire mi-a răsturnat toate gândurile și m-a aruncat într-o mare încurcătură. Așadar, acesta nu era un vapor! Era o ... sirenă! Oare așa arată o sirenă? m-am întrebat decepționat. În descrierile mitologice și în povestirile despre marinari aflatam că sirena era jumătate pește, jumătate femeie. Și acum, poftim!

Uluit, holbînd ochii la vapor, cu gândurile vraiste, am coborât pe cheul care se întindea înaintea mea. În câteva clipe mi-am revenit din zăpăceală, căci văzînd mereu alte vapoare plutind pe Dunăre, am început să înțeleg că „Sirena” era un vapor și nimic altceva. Și încă unul din cele mari.

Umblam pe cheu și nu mă săturam de priveliștea grandioasă pe care o oferea Dunărea. Acum, când o vedeam de aproape cum se scurgea molcomă între malurile răpoase, mă intimidă parcă întinderea ei. Simțeam cum mă atrage și pune stăpînire pe ființa mea cu o forță căreia nu eram în stare să mă împotrivesc.

Am mers mult în ziua aceea pe malul apei, pînă am ieșit departe de port, uitînd

că sunt așteptat de gazda mea. Nici nu mi-am dat seama cît de mult am mers și încotro mă îndreptam. Mai mult decît mine alerga imaginația mea aprinsă care-și continua drumul hăt! încolo ... departe, spre locul unde fluviul se îmbină cu marea și unde bănuiam că trebuie să fie un spectacol de neînchipuit cu mintea omenească.

Marea!

Gîndul că o dată și o dată voi vedea marea mă copleșea, mă înalța în proprii mei ochi.

Marea!

Cum o fi marea? Dacă Dunărea e atât de măreață, ce trebuie să fie marea?

Amintirea cărților de aventuri marinărești pe care le citisem în ultimii doi ani de cînd eram gimnazist mi-a stîrnit



admirația pentru marinarii călători pe mări și oceane, în neconținută luptă cu furiile valurilor mari cât munții. Cugetam adesea cît trebuie să fie de minunată viața acestor oameni. Nu i-am invidiat niciodată pe împărații și prinții din basme, nici pe vracii făcători de minuni, care cu un singur cuvînt își satisfăceau cele mai năstrușnice dorințe, dar pe Guliver, pe Robinson Crusoe i-am invidiat și mi-am făurit din viața lor o năzuință supremă...

În clipa aceasta toate lecturile mele despre marii navigatori mi se păreau o comoară pe care aveam s-o valorific în ziua cînd voi da ochii cu marea.

Cînd am venit acasă, aprins și emoționat, era seară. Pe părintele Voluntas l-am aflat foarte neliniștit de absența mea. Dar s-a potolit curînd ascultînd cu cîtă mistuire îi vorbeam despre prima mea întâlnire cu Dunărea...



Pagini literare



Dunărea

A murit marele actor Ștefan Iordache în toamna lui 2008.

„Jurnalul Național” a editat luni, 10 noiembrie 2008, o Ediție de colecție consacrată regretatului dispărut. În paginile publicației, Fănuș Neagu scrie, în stilu-i metaforic cunoscut, despre relația sa cu Fănică Iordache.

El evocă Dunărea ca o forță care i-a apropiat sufletește.

Însemnarea sa începe cu următorul fragment:

„Salut, Fănică!

Salut, Fănică!

Astea erau vorbele cu care ne întâmpinam ori de câte ori ne vedeam și, imediat, ziua, oricât de mohorâtă, se lumina și-și împodobește buzele cu un surâs ce ține de noblețea răsăritului de lună pe ape. Pentru că amândoi veneam de la Dunăre - cele mai frumoase amintiri din copilăria lui Ștefan Iordache se împleteau cu vuietul fluviului lângă orașul Calafat; ale mele veneau din ploaia de aur care scaldă străzile Brăilei și câmpia. Iubeam deopotrivă de mult orașul București, dar de multe ori măream împotriva lui, fiindcă ne depedase de Dunărea noastră”.

Lui Ștefan Iordache îi plăceau scrierile frumoase și profunde, pline de înțelesuri și subînțelesuri. A se vedea piesele de teatru în care a jucat. Din acest motiv aprecia și scrierile lui Fănuș. O astfel de opinie o exprimă la telefon, într-o noapte de iarnă. Fănuș Neagu scrie, în același loc:

„Într-o noapte de iarnă, a sunat telefonul. Ridicând receptorul, i-am auzit glasul, rostind un text de-al meu: « - Ninge cu patima iernilor de demult. Ca o poruncă de a ne simți fericiți. Pe drumuri și mai ales în hanuri. Ninge cum nu mai credeam că cerul știe să ningă și în suflet mi s-au deschis trei răsărituri de ianuarie în care caii noștri s-au bătut cu lupii pe Dunărea înghețată. Ninge dintr-o lume în alta...Ninge sau cad din cer pereți de mănăstire?»”.

„Dunăre, Dunăre drum fără pulbere” e într-un cântec.

„Mie-mi cântă Dunărea”, scrie Mihai Eminescu.

cam. (r) George PETRE

Dunărea, fata și Ștefan cel Mare

baladă culeasă de Vasile Alecsandri

I

Dunăre! ce plângi tu oare?
Plâng o floare de sub soare
Ce din sânu-mi a răpit
Ștefan-vodă cel cumplit!

II

Pe cel țarm bătut de valuri,
Sus pe zare, sus pe maluri,
Sunt trei cete de oșteni,
Turci, tătări și moldoveni.

III

Una-i ceata hanului,
Una-i a sultanului,
Una-i a Ștefanului!
Iar în câmpul cel turcesc
Mii de săbii zângănesc;
Iar în câmpul tătăresc
Mii de arce săgetesc;
Iar în cel moldovenesc
Doi luceferi strălucesc:
Ștefan-vodă cel frumos
Ș-o copilă, chip duos.

IV

Fata plânge, fata zice:
Lasă-mă să fug de-aice,
O! Ștefane, scumpul meu!
Domnul zice: Nu! nu vreu,
Nu, pre sfântul Dumnezeu!
Că-mi ești dulce la privit
Și mai dulce la iubit,
Ca lumina soarelui
La lupta viteazului.

V

De-ți sunt dragă, de-s frumoasă
Ia-mă, doamne, ori mă lasă.

Hai Dunărea mea



Tristi și negri rămân norii,
Hai, Dunărea mea,
Toamna când pleacă cocorii,
De cum se revarsă zorii,
Hai, Dunărea mea,

Cât ești, Dunăre, de mare,
Hai, Dunărea mea,
Tu curgi liniștită-n vale
Și n-ai nici o supărare,
Hai, Dunărea mea,

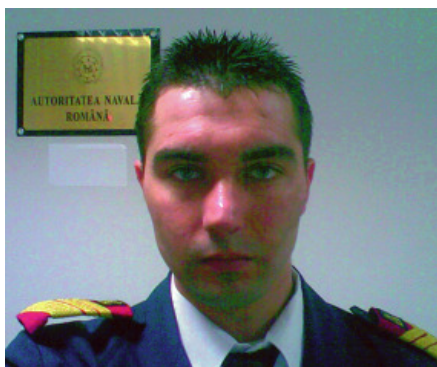
Dar inima mea se frânge,
Hai, Dunărea mea,
Focul nu mi-l poate stinge,
Hai, Dunărea mea,
Dar inima mea se frânge
Focul nu mi-l poate stinge,
Hai, Dunărea mea,

Că iubesc un pușor,
Hai, Dunărea mea,
Că iubesc un pușor,
Și de el mi-e tare dor,
Hai, Dunărea mea.



Reglementări legislative și aspecte privind psihologia navigatorilor și fenomenul de disonanță cognitivă

Consilierul juridic la Autoritatea
Navală Română
Cristian AVRAM



Ordinul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 447/2003 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației și a navigației, precum și organizarea, funcționarea și componența comisiilor medicale și psihologice de siguranța circulației.

Ordinul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 150/2006 privind modificarea și completarea anexei nr. 2 la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 447/2003.

O.M.L.P.T.L. nr. 447/2003 este actul normativ de referință în ceea ce privește examinarea psihologică în transportul naval care stabilește modul și timpul în care se fac examinările psihologice periodice ale navigatorilor.

În **art. 1** se menționează expres că „prezentul ordin este obligatoriu pentru toate persoanele juridice al căror personal are responsabilități în siguranța circulației și a navigației, precum și pentru persoanele fizice care prin activitatea lor au responsabilități în siguranța circulației și a navigației.

Prevederile ordinului vor fi respectate de toate instituțiile publice, companiile naționale, societățile naționale, societățile comerciale, regiile autonome din subordinea sau de sub autoritatea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, de cele care obțin licența de transport de la autoritățile subordonate și de sub autoritatea

Sediul materiei - reglementări legislative naționale în domeniul transportului naval

Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, precum și de societățile care dețin căi ferate industriale”.

Astfel acest act normativ se aplică pentru Autoritatea Navală Română și pentru orice societate comercială sau agenție care folosește personal navigant.

În actul normativ în forma inițială, **O.M.L.P.T.L. nr. 447/2003**, s-au instituit ca obligatorii controale medicale periodice la 1 an, respectiv controale psihologice la 3 ani pentru căpitani de cursă lungă, ofițeri de punte, mecanici, electricieni maritimi sau fluviali, piloți (anual), și termene de 1 an respectiv 5 ani pentru marinari, motorști, fochiști și alte categorii de personal navigant.

În actul modificat prin **O.M.T.C.T. nr. 150/2006** se prevăd norme unificatoare prin care se instituie termenele generale de 5 ani pentru controale medicale și psihologice cu excepția scafandrilor unde acestea sunt de 1 an la unele categorii și 3 ani la alte categorii și a personalului medico-sanitar, periodic la 2 ani respectiv 5 ani.

Factorii generatori de disonanță cognitiv-emoțională în transportul naval sunt: mediul de pe navă (un mediu în continuă mișcare și transformare), izolarea de alți oameni și în special de elementul feminin, diferențele de fus orar, diferențele de climă, mediul geografic, deosebirile de limbă, cultură și civilizație.

Un alt factor este determinat de revenirea în țară, perioada de adaptare, care se caracterizează prin tranziență și durează pe parcursul unei șederi între voiaje de la câteva zile, o lună până la 4 luni o perioadă încărcată însă deja de așteptarea psihologică a următorului voiaj și în care uneori această adaptare nu este realizată complet.

Disonanța cognitivă a fost definită pentru prima oară în 1957 de către profesorul de psihologie de la Universitatea Stanford, Leon Festinger. Disonanța cognitivă este fenomenul de disconfort, conflict psihologic produs de existența a cel puțin două elemente cognitive (informații, comportamente, opinii, senzații etc.), care se neagă reciproc. Conceptul a avut la bază teoriile balanței sociale și atribuirii ale

lui Fritz Heider psiholog austriac ce a efectuat începând cu 1944 studii în acest sens.

Heider a observat că percepția socială urmează multe din regulile percepției obiectelor fizice și că organizarea găsită în percepția obiectelor se găsește de asemenea în cea socială și pentru că uneori biasurile în percepția obiectelor duc la erori - iluzii optice, ne așteptăm să găsim bias-uri, distorsiuni subiective în percepția socială care duc la erori ca subestimarea rolului factorilor sociali și supraestimarea efectelor personalității și atitudinilor în comportament.

În criza provocată subiectul, în speță navigatorul se află în stare de tensiune continuă între ceea ce știa că este (imagine validată de ceilalți prin aprecieri, note, priviri, recompense, bunăvoință, admirație, dragoste, invidie, respect, bucurie) și ceea ce în prezent primește informații și întăriri de la cei din jur.

Fără o consiliere științifică, subiectul va soluționa criza în general disfuncțional integrând noua experiență ca bază a imaginii personalității, acum este momentul când se proiectează o nouă traiectorie a personalității.

Sistemul psihico-energetic senzorial de interpretare a datelor obiective înrădăcinat în psihicul uman de la naștere nu va ceda ușor în fața primei disonanțe care amenință întreaga structură, ci va avea tendința de a îngloba noua fisură în eșafodaj prin adaptare; prin eliberarea de energie și crearea unor consonanțe noi cu noul factor generator de unde disonanțe, prin modificarea percepțiilor subiective, a subcomportamentelor în așa fel încât să apară o consonanță cu acestea care să împiedice propagarea undei de șoc în întregul sistem.

Conform Teoriei lui Bem din 1972 a autopercepției și internalizării rolurilor oamenii se definesc pe ei înșiși în concordanță cu conduita adecvată asociată rolurilor îndeplinite, astfel că, în general, indivizii asimilează comportamentele asociate internalizându-le în cea mai mare parte și ajung în final să le considere parte integrantă a propriei persoane.

Aceasta se întâmplă chiar și când este un comportament jucat un timp limitat, rolul jucat pe navă sau într-o altă țară



temporar, sau pentru cazurile forțate, de altfel aceasta ar putea constitui ipoteza unor cercetări științifice viitoare.

Limitele teoriei privesc cazurile când oamenii au atitudini bine definite în legătură cu un anumit aspect. Este foarte puțin probabil că oamenii își vor face păreri exacte despre starea lor interioară bazându-se pe un singur episod de comportament.

Disonanța cognitiv-emoțională produce ramificații ale traiectoriilor de personalitate, generează noi comportamente care sunt înglobate în personalitate și au continuitate după episodul disonant.

Nelinıştea psihică în fața disonanței cognitiv-emoționale generează un potențial psihic de acțiune - similar adrenalinei în fața pericolului fizic iminent.

În lipsa găsirii unei soluții la disonanța amenințătoare a status-quo-

ului cognitiv, eul ia decizia de a ieși din situație, din problemă și se produce o ramificație în traiectoria personalității apărând un nou comportament, o *nova persona* - modificată prin faptul că a înglobat disonanța cu care vechea

imediat schimbând poziția.

Toate aceste fapte duc la concluzia că navigatorii se confruntă cu noutăți, incongruențe, roluri sociale noi, paradigme socio-culturale care au ca efect un proces de transformare, proces care poate fi în sensul unei evoluții sau involuții spre patologic. De aici, necesitatea controalelor psihologice periodice.

O analiză asupra omului și a lumii sale interioare trebuie să ia în calcul și concepțiile sale despre Univers, religie și

moarte, după cum afirma Carl Gustav Jung.

Conform lui Carl Jung spiritualul este ceva propriu omului, apropiat de starea sa naturală, astfel că oamenii cu concepții și trăiri spirituale puternice sunt mai puțin expuși efectelor fenomenului de disonanță cognitivă.

Un rol esențial îl are dincolo de navigarea și ancorarea efemeră în mările și oceanele lumii, ancorarea în spiritual.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ
Adresa: Incinta Port Constanta nr.1, Clădirea ANR, Constanța
Cod 900900
SERVICIUL JURIDIC
Tel: 0241/61.61.24; 0241/60.22.29;
Fax: 0241/61.62.29; 0241/60.19.96
E-mail: RNA@RNA.RO



„*persona*” nu putea să trăiască, nu putea s-o accepte, să găsească o soluție satisfăcătoare în fața stării psihice neliniștitoare, tensionate.

De altfel aceasta este și reacția normală imediată în fața durerii fizice, a disconfortului la oamenii obișnuți: de a reacționa în cel mai scurt timp posibil și uneori inconștient pentru înlăturarea disconfortului creat. De exemplu, în cazul senzațiilor fizice dureroase acționăm

ELICOPTERUL AMBARCAT PE FREGATĂ

(urmare de la pagina 24)

Echipa de conducere și asigurare pe puntea de zbor a fregatei este constituită din personal destinat acestei activități, incluzând: directorul punte de zbor (FDD); șeful echipei de conducere-asigurare pe puntea de zbor care este un cadru cu o calificare de controlor de trafic aerian; ofițerul cu dirijarea pe puntea de zbor (FDO) având o calificare de dispecer pentru elicoptere, un meteorolog specialist în meteorologie aeronautică și șeful echipei de asigurare punte de zbor-maistru militar din echipa tehnică. Mai sunt prevăzute: o grupă de amarare a elicopterului compusă dintr-un șef grupă și patru servanți, o grupă anti-incendiu și anti-crash (anticădere pe punte) formată din șase militari, grupa alimentare cu combustibil formată din doi tehnicieni și grupa de pliere pale și manevrare elicopter pe puntea de zbor și în hangar. Aceasta se formează din echipa tehnică și grupa de amarare elicopter. Dintre aceștia FDD, FDO și soldații și gradații voluntari din echipa de conducere și asigurare pe puntea de zbor, fac parte, de regulă, din echipajul navei. Din cele arătate reiese faptul că la bord, serviciul de luptă aviație este o combinație a personalului grupului de elicoptere și echipajul navei. Activitățile lor se întrepătrund pentru asigurarea securității zborului elicopterului și a fregatei purtătoare. Aviatorii marinari și ceilalți marinari de la bord formează un tandem

perfect.

Pe timpul cât nava se află în portul de dislocare permanentă, elicopterul și personalul care îl însoțește este debarcat participând la programul de instrucție al grupului de elicoptere, la bordul navei desfășurându-se numai formele de pregătire specifice misiunilor navei și întrebuințării elicopterului îmbarcat.

Pregătirea pentru ambarcarea elicopterului este o activitate complexă, planificată și desfășurată la nava care urmează să primească elicopter la bord și la grupul de elicoptere, în vederea asigurării condițiilor optime pentru desfășurarea activității de zbor în securitate și cu eficiență maximă. Ea se declanșează la primirea „Ordinului de ambarcare” a elicopterului emis de comandantul Flotei de Fregate. Acesta trebuie să cuprindă: misiunea navei și scopul îmbarcării elicopterului, durata misiunii, raionul de desfășurare, particularitățile executării zborului în raionul de desfășurare, zone interzise zborului, resursa de elicopter alocată pentru executarea misiunii, măsuri de asigurare, demersurile diplomatice întreprinse pentru obținerea aprobărilor de zbor în spațiul aerian al statelor riverane, dacă este necesar, data și locul îmbarcării personalului și materialelor, data și locul ambarcării elicopterului, data și locul debarcării elicopterului, personalului și materialelor, componența nominală a grupului de luptă aviație constituit din detașamentul elicopterului

ambarcat și personalul de specialitate din echipajul navei.

Pentru ambarcarea elicopterului, la bordul fregatei, se desfășoară un program specific cu personalul din echipajul navei cu atribuții în executarea activităților aeronautice sau altor activități care pot influența desfășurarea zborului, verificarea și remedierea defecțiunilor constatate la instalațiile de la hangar și puntea de zbor, aprovizionarea cu combustibil de aviație. De asemenea primirea și ambarcarea personalului aeronautic și loturilor de piese de schimb și accesorii cât și pregătirea și repartitia spațiilor de cazare, depozitare loturi piese de schimb și lucru destinate personalului detașamentului elicopterului îmbarcat.

Ambarcarea elicopterului și a detașamentului special constituit la bordul navei se face prin transfer de autoritate între comandantul Grupului de elicoptere și comandantul fregatei, prin Comandantul Flotei de Fregate, cu cel puțin 24 de ore înainte de ieșirea navei din port. În funcție de situația concretă din locul de bazare al fregatei, elicopterul poate fi adus la bordul navei și pe timpul marșului, cu condiția ca la bord să se afle în formulă completă, echipa tehnică nominalizată și echipa de conducere și asigurare a zborului. Din momentul în care elicopterul este ambarcat, comandantul fregatei poartă permanent responsabilitatea acestuia cu toate drepturile și obligațiile ce decurg din aceasta.

Lecții de inițiere

Navigația maritimă (VI)

APLICAȚIILE GPS ÎN NAVIGAȚIE

Locotenent Codrin MISARĂȘ



Posibilitatea poziționării continue, în orice condiții a oricărui punct de pe suprafața scoarței terestre, pe mare ori în spațiu, într-un sistem de referință, spațiu-timp unic, a determinat o răspândire rapidă a ariei de aplicabilitate a tehnologiei GPS, simultan cu o dezvoltare puternică a producției de receptoare GPS. În prezent tehnicile de poziționare GPS se aplică:

- în scopuri militare (independent sau în combinație cu sistemele hiperbolice de poziționare);
- în scopuri științifice (în astronomie,

nu numai pentru marinari (nave), ci și pentru avioane sau autoturisme. El reprezintă unul din cele mai comode și precise mijloace de determinare a poziției navei, drumului și vitezei acesteia.

În funcție de sursa de alimentare și domeniul de utilizare, receptoarele GPS pot fi: fixe și portabile.

Principiul de funcționare a GPS- ului este acela de a folosi sateliții din spațiu ca puncte de referință pentru localizarea la sol. Printr-o măsurare exactă a distanței dintre receptor și cel puțin patru sateliți, se poate determina poziția oricărui punct de pe Pământ (latitudine, longitudine, altitudine). În mod normal pentru determinarea poziției în 3D a unui punct de pe suprafața terestră cu ajutorul poziției sateliților este nevoie de doar trei distanțe. A patra distanță se determină pentru minimizarea erorilor de poziționare datorate cronometrelor (ceasornicelor) din receptoare care, nefiind atomice precum cele din sateliți, nu sunt extrem de exacte. Distanța dintre receptor și satelit se calculează prin cronometrarea timpului de care are nevoie semnalul radio să ajungă de la satelit la receptor. Știind că semnalul radio se deplasează cu viteza de 300 000 km/sec (viteza luminii), dacă

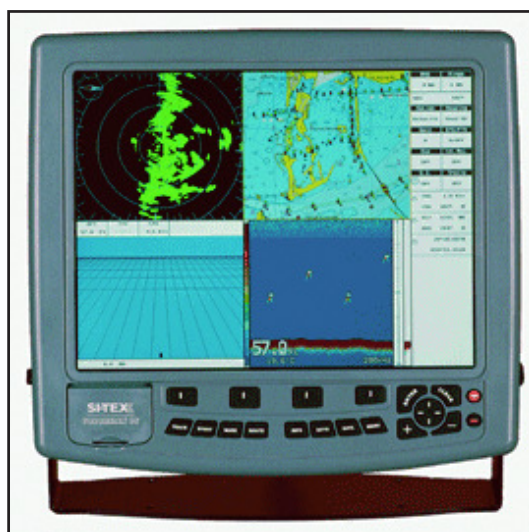
cronometrăm timpul lui de propagare de la satelit la receptor, putem să deducem distanța dintre aceștia. Fiecare satelit are semnal propriu (Pseudo Random Code), astfel încât receptorul va ști exact despre ce satelit este vorba.

Recepția semnalelor emise de sateliți și calculul poziției se pot face în două moduri: modul absolut și modul diferențial. Modul absolut folosește un singur receptor GPS, iar precizia de poziționare este de cca 10-15 m. Modul diferențial presupune folosirea a două receptoare, dintre care unul va fi

stație de bază, adică este instalat într-un punct cu coordonate cunoscute, astfel încât se va putea măsura diferența dintre coordonatele punctului cunoscut și cele rezultate din analiza semnalelor GPS pentru

același punct. Diferențele calculate vor fi folosite pentru corectarea coordonatelor determinate de un receptor mobil în alte puncte din zona respectivă. Acest mod de lucru este foarte precis la DGPS (digital GPS), (1-5 cm), dar distanța dintre receptorul mobil (nava) și stația de bază nu trebuie să depășească 30 km.

Un receptor GPS este compus în principiu dintr-o antenă, un aparat central (care are un display cu tastatură necesară alegerii modului de lucru) și o sursă de alimentare.



El mai poate fi conectat la alte display-uri și hărți electronice, care pot înlocui în totalitate hărțile clasice. Pentru a marca poziții și a trasa drumuri (direcții de mers) pe hărțile electronice nu mai avem nevoie de echer și creion, ci de un ploter (un fel de mouse pentru calculator). Pentru siguranță însă, în unele state, se cere ca, în paralel cu această „navigație electronică”, să se țină și o navigație clasică, pe hărți obișnuite.

Capacitatea de a determina poziția receptorului, permite GPS-ului să fie folosit

ca un mijloc de navigație sau ca un instrument de supraveghere. GPS-ul ne oferă punctul (în coordonate geografice de latitudine și longitudine) în care ne aflăm, aproape instantaneu. Capacitatea de a determina mișcarea relativă permite unui receptor să-și calculeze viteza și direcția de



geodezie, hidrografie, navigație aeriană, maritimă și fluvială, etc);

- în activitatea socială (industrie, agricultură, cadastru, sistematizare, trafic rutier și aerian, etc.).

Sistemul de poziționare globală (GPS) a devenit rapid cel mai comun sistem de navigație și poziționare în întreaga lume,





deplasare, lucru foarte necesar în navigație. Prin înșiruirea punctelor recepționate pe hartă el poate determina o direcție precisă de mers, care se numește drumul navei. Prin corelarea acestor puncte de pe hartă, a distanței dintre

drumul deasupra fundului - care este cel real - și nu cel prin masa de apă, care, după cum am arătat, nu este cel pe care trebuie să se deplaseze nava.

GPS-ul naval permite introducerea și memorarea unor puncte (waypoint) cu care se întocmește un adevărat plan de navigație. El poate deasemenea să calculeze distanța până la destinație, precum și timpul estimat de sosire în funcție de viteza navei.

În cazul în care, din diverse motive, nava se abate de la drumul planificat prin waypoints, GPS-ul va avertiza sonor și vizual că nava a deviat de la drum și va calcula automat noua direcție de mers.

Făcând click cu ploterul pe harta electronică, vor fi afișate imediat coordonatele geografice ale acelui punct, precum și direcția și distanța până la el. Ulterior aceste

ele precum și a intervalului de timp în care aceste poziții au fost luate și integrarea lor în binecunoscuta relație $d = v \times t$, se poate afla și viteza de deplasare.

Un avantaj al GPS-ului asupra altor aparate de navigație este că el ne oferă drumul și viteza deasupra fundului mării. Adică, dacă nava merge către nord, însă în zonă există un curent de est și întreaga masă de apă pe care plutește nava se deplasează către vest, mișcarea rezultantă a navei va fi o combinație vectorială între drumul și viteza navei și direcția și viteza curentului. Astfel că girocompasul poate să arate drum nord, însă deplasarea navei în spațiu să fie către nord-vest.

Datorită faptului că GPS-ul calculează drumul și viteza navei raportându-se la puncte de pe suprafața pământului sau la nivelul zero al oceanelor, elementele evolutive ale navei vor avea o precizie ridicată, deoarece nu depind de condițiile hidrometeorologice. GPS-ul va calcula

puncte se pot memora și folosi la întocmirea de noi planuri de navigație sau pentru a marca pericole de navigație pe hartă (ape puțin adânci, stânci, epave), având posibilitatea de a stabili și distanța de evitare față de aceste pericole și avertizându-te dacă te-ai apropiat sub această distanță.

GPS-ul are și o funcție de „om la apă” (MOB—man over board). Dacă un om cade peste bord în timpul deplasării, mai ales pe timp de noapte, acesta nu mai poate fi văzut de către cei de pe navă. Prin apăsarea tastei MOB a GPS-ului, acesta va reține

în mod automat poziția la precizie maximă în momentul apăsării, indicând în permanență direcția și distanța până la „om la apă”.

O altă funcție des folosită este alarma la ancoră. Atunci când nava este ancorată și vremea este nefavorabilă sau ancora nu s-a agățat de fundul mării, există riscul derapării ancorei și deci al deplasării navei din locul de ancorare, ceea ce poate deveni periculos, mai ales când stai în radă comună cu alte nave, la distanțe mici. GPS-ul poate fi setat să emită avertizări sonore și vizuale atunci când nava se deplasează de pe poziție.

Datorită faptului că prin semnalul satelit se transmite și o componentă care indică timpul, GPS-ul permite sincronizarea orei care este absolut necesară în sistemele de observare și comunicare. Astfel, el a înlocuit în totalitate rolul vechilor cronometre de la bordul navelor cu ajutorul cărora se determina punctul navei prin observații la astri. Asta doar dacă, pentru păstrarea antrenamentului ofițerilor de marină, dorim să determinăm punctul navei prin navigație astronomică și nu luăm punctul pur și simplu de la GPS. Și în acest caz luăm de la GPS ora exactă nemaifiind nevoie de cronometre la care trebuie ținută permanent „marșa diurnă”.

Pentru a preveni ca GPS-ul civil să fie folosit la acționarea unor tipuri de armament de către inamic (prin inamic se va înțelege inamic al S.U.A de care aparține sistemul), receptorul GPS se va opri din funcționare în anumite condiții. Aceasta se va produce atunci când simultan cu utilizarea de către noi a GPS-ului se află în zonă un obiect la o altitudine mai mare de 18 km și care se deplasează cu o viteză mai mare de 515 m/sec. Acești parametri



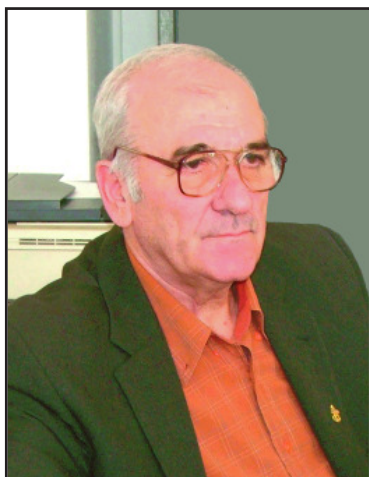
sunt cu mult mai ridicați decât caracteristicile de operare ale unei rachete de croazieră, însă sunt caracteristici ale reintrării în atmosferă a unei rachete balistice.

Din 1999-1995, SUA și Rusia au pus la dispoziția navigatorilor sistemele lor, acum numite GLONAS. În viitor U.E. va instala sistemul GALILEO.

Aplicațiile GPS-ului sunt multiple în diverse domenii. Ne-am oprit însă numai la întrebuințarea acestuia în navigația maritimă și nu am făcut o abordare exhaustivă. Se mai pot spune multe, inclusiv detalii tehnice și constructive. Dar aceasta nu credem că ar interesa pe mulți cititori. Dacă totuși sunt cititori care doresc mai multe detalii sau au și alte elemente interesante, se pot adresa redacției revistei.

File din istoria Corpului Maistrilor Militari de Marină

interviu acordat de către m.m.pr.(r) DUMITRU MHĂILESCU,
președintele de onoare al L.M.M.M.



La 6 mai 2009 se împlinesc 100 de ani de la înființarea corpului maistrilor militari de marină.

Respectul și aprecierile de ordin profesional, cât și admirația față de impresionanta existență centenară a acestei entități profesionale din Marina Militară, ne-au determinat să-l invităm la o discuție pe domnul maestru militar principal (r) Dumitru Mihăilescu – președintele de onoare al Ligii Maistrilor Militari de Marină. Fiind implicat în mod remarcabil în problematica Ligii Maistrilor Militari de Marină, a „navigat” timp îndelungat și cu multă insistență prin istoria acestei categorii de personal, istorie nescrisă, dar consemnată într-o multitudine de materiale existente în arhive. Răspunzând cu amabilitate invitației noastre, domnul m.m.pr. (r) Dumitru Mihăilescu oferă cititorilor revistei „Marea Noastră”, prin răspunsuri sintetice și calitatea argumentelor, informații trainic ancorate în realitate.

Î: Domnule Mihăilescu, pentru început, dați-mi voie ca prin persona dumneavoastră să felicit, în numele Consiliului Director al Ligii Navale Române, întregul Corp al Maistrilor Militari de Marină, categorie profesională care anul acesta, la 6 mai, își va sărbători cei o sută de ani de existență.

R: Mulțumesc, domnule contraamiral. Fiți sigur că aceste cuvinte frumoase vor ajunge la sufletul sărbătoritorilor.

Î: Vă rog să ne spuneți cui îi reveneau sarcinile privind exploatarea și întreținerea tehnicii înaintea apariției acestei entități profesionale?

R: Mulți ani după înființarea Flotei, misiunea cu privire la întreținerea și exploatarea tehnicii de la bordul navelor,

atâtea câte erau ele ca număr și cât erau de dotate în acele vremuri, revenea așa numitelor **cadre inferioare** recrutate din masa tinerilor chemați sub drapel, modul de recrutare fiind reangajarea, urmată de școlirea în cadrul primei forme de învățământ militar de marină, **Școala de subofițeri și ofițeri din armata flotei**, înființată la Galați în anul 1872.

După Războiul de Independență, prin realipirea Dobrogei la patria mamă, România dispunea de litoral maritim. În această situație s-a pus problema dezvoltării flotei de Dunăre și creării unei flote maritime, primul pas în acest sens făcându-se în anul 1881, când marinei i s-au acordat credite pentru procurarea de nave. Menționez că intrarea în dotare a unor noi categorii de nave a determinat ca în anul 1896 să se producă o nouă organizare a Marinei. Decretul nr.1093 din 26 februarie 1896 stabilea următoarele diviziuni ale Flotei: Divizia de Mare; Divizia de Dunăre; Depozitele echipajelor flotei; Apărarea fixă; Școlile; Arsenalul.

După cum se poate observa, una dintre aceste diviziuni era intitulată **școlile**. Tocmai această orientare a făcut posibilă apariția în 1897 a două școli: **„Școala de marină”** și **„Școala de submecanici și submaestri de marină”**, aceasta din urmă, în denumirea căreia sintagma **„submaestri”** devine prezentă pentru prima oară în istoria armei. Se consideră a fi precursora actualei Școli Militare de Maistri Militari a Forțelor Navale.

Î: A urmat apariția Corpului Maistrilor Militari de Marină. Care considerați că au fost argumentele constituirii acestei entități profesionale, cine le-a susținut și când s-a produs evenimentul?

R: Necesitatea formării unui corp de cadre destinate a acoperi o largă paletă de activități tehnico-militare, atât la bordul navelor Marinei Militare, cât și în unitățile de uscat ale acesteia, a stat în atenția factorilor decizionali cu mult timp înaintea anului 1909, an de referință, atunci când vorbim despre apariția Corpului Maistrilor Militari de Marină. La nivelul Direcției 5 Marină, aflată în componența Departamentului de Război, se cunoștea faptul că relațiile umane dintre ofițeri și trupă nu erau dintre cele mai bune, trupa, în mare parte formată din sergenții proveniți din rândul absolvenților Școlii de marină și ai Școlii de submecanici și submaestri de

marină, arătând o evidentă lipsă de motivație, aspect deloc de neglijat în procesul pregătirii profesionale. La această lipsă de motivație, contribuia enorm și lipsa unei legislații prin care să fie stabilite cu claritate drepturile respectivilor absolvenți, legislație prin aplicarea căreia să se poată acționa nu numai în direcția cointeresării materiale, ci și în direcția facilitării permanetizării acestor meseriași în efectivul armei. Aceste lipsuri, au fost evidențiate de către contraamiralul Sebastian Eustațiu - șeful Direcției 5 Marină din Departamentul de Război - printr-un raport prezentat generalului Boteanu, secretarul general al respectivului Departament. Generalul Boteanu, de acord întru totul cu conținutul raportului, înaintează respectivul document spre studiu și aprobare Regelui Carol I. Regele soluționează pozitiv problematica raportului și, la data de 6 mai 1909, emite, sub augusta sa semnătură, Înalțul Decret nr.1620, document prin care consfințește constituirea în marină a unei noi categorii de personal, intitulat: **„CORPUL MAESTRILOR DE MARINĂ ȘEFI DE SPECIALITATE”**.

lată ce se preciza prin conținutul art.1 al Înalțului Decret Regal, document ce se află în facsimil și la Muzeul Școlii Militare de Maistri Militari a Forțelor Navale: **Maeștri militari șefi de specialitate sunt**

auxiliari ai ofițerilor de marină la bord și pot fi întrebuințați la nevoie în loc de ofițeri, ca șefi de magazii, depozite și ateliere, pentru păstrarea materialelor marine și pentru exploatarea tehnicii la bord”

Î: Care era durata pregătirii prin școlarizare și la ce strategie s-a apelat în privința recrutării candidaților?

R: Pregătirea se făcea pe durata a trei ani. Candidații ce urmau a susține probele de intrare în școala pregătitoare proveneau din rândul sergenților de marină indiferent de specialitatea pe care o aveau, din rândul fiilor de marinari care au făcut serviciul sau se aflau în serviciul flotei, precum și din rândul fiilor de militari și nemilitari, aceștia din urmă fiind acceptați numai în cazul când numărul de locuri stabilit nu se completa cu tineri din primele două categorii. Condițiile de admitere solicitau ca tinerii candidați să provină din licee, școli de meserii și comerciale, sergenții de front fiind admiși numai după susținerea unui examen care avea în vedere materia predată pe durata a trei clase de liceu.

interviu la
Marea Noastră



Î: *Au urmat momente deosebite în istoria marinei noastre în prima jumătate a secolului XX în care maiștrii de marină s-au distins pe „câmpul de luptă” al Dunării și Mării.*

R: Prin profesionalism și dăruire, pentru că meritul nu are nevoie de favoare, ci se impune. Anii primului război mondial, anii neutralității și apoi cei ai participării Armatei Române și, implicit, a Marinei Militare la campania militară din timpul celei de a doua conflagrații mondiale aveau să determine noi eforturi în sfera de competență a acestui tânăr corp de cadre.

Călăuziți de sentimentul dragostei de patrie, de pildele de eroism ale înaintașilor, maiștrii militari au luptat cu abnegație și spirit de sacrificiu, înscriind pagini de neuit în cartea bogatelor tradiții de luptă ale marinei. Din păcate, faptele de arme ale acestor oameni, uneori de un eroism neasemuit, au fost prea puțin evocate, ele rămânând ferecate între copertile unor dosare de arhivă.

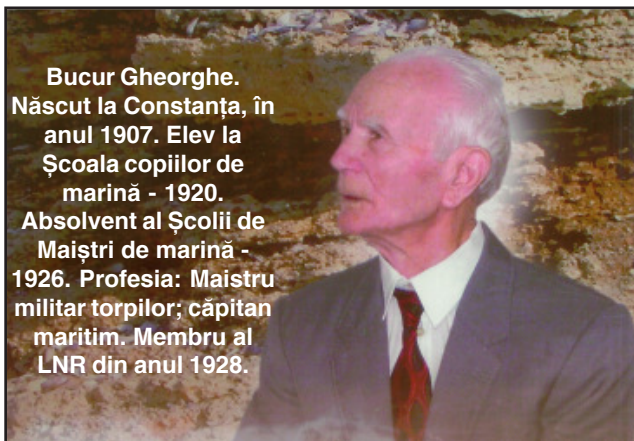
Î: *Componenții acestui corp de cadre tehnice s-au confruntat, în perioada 1950 - 1951, cu o serioasă „furtună” ce a condus la un nedorit „naufragiu” profesional. Ne puteți face câteva precizări cu privire la acest moment nedorit?*

R: Din cauza condițiilor speciale impuse prin ocuparea militară a țării de către trupele sovietice după 23 august 1944 și a măsurilor abuzive luate de comandamentele acestora, măsuri ce vizau desființarea principalelor componente ale marinei române, fără a omite însă și aplicarea umiltoarelor prevederi cuprinse în capitolul referitor la Forțele Armate din Tratatul de Pace semnat în februarie 1947, vizând reducerea până aproape la desființare a efectivului și tehnicii militare a acestei principale categorii de forțe armate, efectivele de elevi ai școlii de submaestri au fost reduse continuu, mergându-se până la închiderea porților școlii, fapt petrecut în anul 1950. Spre bucuria noastră, o mare parte din elevii aflați la pregătire au fost transferați la Școala de ofițeri de marină, marea majoritate ocupând de-a lungul carierei militare funcții de răspundere în organigrama armeei. În anul 1951, conducerea de atunci a Ministerului Forțelor Armate, aflată direct sub controlul consilierilor sovietici, hotărăște și desființarea Corpului Maiștrilor Militari de Marină, acesta fiind înlocuit cu modelul sovietic al corpului carnicilor (proveniți din rândul militarilor în termen după satisfacerea stagiului militar), unde existau următoarele grade militare: carnic, carnic major, carnic șef și miciman, corespunzătoare celor de caporal, sergent, sergent major și plutonier. Aceste denumiri, total inexistente în tradiția marinei române, s-au menținut până în anul 1957, când s-au introdus cele corespunzătoare gradelor de subofițeri, tradiționale pentru armata noastră,

iar în 1959 s-a revenit la cele de maiștri militari.

Î: *De fapt, când s-a revenit la forma tradițională, aceea de Școală de Maiștri de Marină?*

R: Începând cu 21 august 1965. Din acest moment respectiva instituție de învățământ devine Școala Militară de Maiștri de Marină, produsul uman fiind maistrul militar marinar,



Bucur Gheorghe.
Născut la Constanța, în anul 1907. Elev la Școala copiilor de marină - 1920. Absolvent al Școlii de Maiștri de marină - 1926. Profesia: Maistrul militar torpilor; căpitan maritim. Membru al LNR din anul 1928.

nu maestru cum tradiția o cerea.

Î: *Înainte de a trece la perioada de după 1989 a evoluției segmentului profesional cunoscut sub denumirea de „maiștri militari de marină”, puteți formula o concluzie a perioadelor evolutive anterioare? Dacă, da, care ar fi aceasta?*

R: După opinia mea, opinie susținută cu siguranță și de către cei care i-au cunoscut sau au lucrat direct cu maiștrii militari, consider că tehnicianul militar marinar, indiferent că s-a numit maestru, carnic, subofițer, subofițer tehnic și, după atâtea „plimbări lexicale” maistrul militar de marină, a avut drept principală caracteristică alinierea la cerințele prezentului antebelic, postbelic sau post revoluționar, dacă e să trec și granița lui '89, răspunzând cu responsabilitate și profesionalism la reușita „navigație” a Marinei Militare, indiferent de vreme și de vremuri... Timpul trece, dar și cizelează!

Î: *O armată de profesioniști, așa cum încet, dar sigur a devenit Armata Română, nu poate fi concepută fără ca ponderea principală să nu aparțină cadrelor tehnice...*

R: Acesta este prezentul, dar mai ales viitorul oricărei categorii de forțe aflate în componența Armatei Române, iar atunci când ne referim la Forțele Navale, acesta este prezentul dar mai ales și viitorul Corpului Maiștrilor Militari de Marină. Cert este că la scurt timp după evenimentele din decembrie '89, maiștrii militari, alături de întregul personal al Marinei Militare, au pășit pe drumul impus de procesul complex de pregătire, reorganizare și reorientare a competențelor.

Î: *Ca element de noutate, Ministerul Apărării a permis și accesul femeilor în cariera de maistrul militar de marină. Când a fost marcat acest început în centenara existență a entității profesionale sărbătorită la 6 mai, și care a fost și este impactul femeii-maistrului*

militar cu tehnica?

R: Intrarea României în N.A.T.O și U.E. a condus la schimbări doctrinare majore, condițiile impuse de noile standarde fiind cu totul altele. Se poate spune că inclusiv apariția femeii-maistrului militar face parte din aceste schimbări. În ceea ce privește momentul care a permis accesul candidaților

femei la școala pregătitoare, acesta este anul 2001. Despre impactul cu tehnica a acestora, cu toate că navele Forțelor Navale Române nu sunt pregătite, logistic vorbind, pentru a le oferi acele minime condiții de trai la bord, se poate spune că este bun. Meticulozitatea lor, răbdarea și spiritul gospodăresc sunt deja atuuri serioase, dacă ar fi să le comparăm cu bărbatul-maistrul militar de marină. Așadar și femeile, fără a fi scutite de eforturile pregătirii sau practicării profesiei, demonstrează, la fel ca și bărbații, dorință și

responsabilitate în procesul destul de dur al pregătirii ce se face la standarde egale sau apropiate de cele ale partenerilor NATO.

Î: *Mai mult ca niciodată, după anii '90, dar mai ales în ultimii 5-6 ani, se vorbește destul de des despre motivația profesională. Tocmai de aceea vă întreb și eu: Sunt maiștrii militari marinari, în momentul de față, suficient de motivați profesional?*

R: Acest deziderat: **motivația profesională**, a existat din totdeauna în centenara existență a Corpului Maiștrilor Militari de Marină, obiectivele sale fiind atinse în funcție de diverși factori. Pentru a nu ocoli răspunsul la întrebarea dumneavoastră, precizez că în momentul de față maiștrii militari marinari sunt motivați profesional, dar nu la cota pe care eu personal mi-aș dori-o, motivul principal fiind generat de actualul sistem financiar remunerator, sistem departe de a fi corect gândit. Însă, încărcătura emoțională a momentului sărbătoririi celor o sută de ani de existență a Corpului Maiștrilor Militari de Marină este mult prea mare, așa că discuția având ca temă neajunsurile ce subțiază într-un fel sau altul motivația profesională vă propun să o amânăm pe altădată...

Î: *Întrutotul de acord cu dumneavoastră. Să discutăm atunci, foarte pe scurt, despre Liga Maiștrilor Militari de Marină, asociație în conducerea căreia vă aflați de la momentul constituirii, îndeplinind diverse funcții. Ce a însemnat pentru maiștrii militari marinari sistemul asociativ și care au fost începuturile acestuia?*

R: A însemnat, lucrul cel mai de preț, dorința de a fi aproape unul de altul și la bucurie, dar și la neceaz. Despre începuturi afirm, cu siguranță documentat, că acestea sunt fixate în istoria celor o sută de ani de existență a entității profesionale la care ne

referim, astfel: 28 februarie 1922, constituirea, la Galați, a Cercului Maistrilor Militari din Divizia de Dunăre, după care, constituirea, la Constanța, a Cercului Maistrilor Militari din Divizia de Mare, moment consumat la data de 18 martie 1928. Ambele Cercuri au funcționat până în anul 1948, an în care mai marii vremii au hotărât desființarea lor și interzicerea unor asemenea forme de unire profesională. Reluarea tradiției de asociere socio-profesională a avut loc pe data de 16 octombrie 1990, respectiva asociație fiind recunoscută de către justiția română ca persoană juridică sub denumirea de Liga Maistrilor Militari de Marină, începând cu data de 23 ianuarie 1991. În ceea ce mă privește, așa cum ați afirmat și dumneavoastră, pe parcursul acestor aproape 19 ani de existență a noii forme organizatorice am îndeplinit funcții diferite în Consiliul Director, ocupând chiar și funcția de președinte în exercițiu pe parcursul a două mandate a câte patru ani, atât cât

permite Statutul respectivei asociații, după care, Adunarea Generală mi-a atribuit, începând cu anul 2007, calitatea de președinte de onoare.

I: *Domnule președinte de onoare, cum privește Liga prezentul, dar mai ales viitorul Corpului Maistrilor Militari de Marină?*

R: Cu responsabilitate și mare încredere în maturitatea și profesionalismul purtătorilor acestui grad militar. În ceea ce privește viitorul acestei categorii de personal militar, cred că nu sunt lipsite de importanță sugestiile și opiniile ce vin din partea ligii, acestea fiind gândite și formulate tocmai pentru a contribui la creșterea motivației profesionale. Categorie că opiniile conducerii ligii nu trebuiesc neapărat considerate a fi panaceul ce va face posibilă rezolvarea tuturor problemelor cu care se confruntă tehnicienii marinari, dar dacă sunt studiate cu atenție, corectitudine și cu spirit camaraderesc, atât de către Statul Major al Forțelor Navale, cât și de Statul Major

General al Armatei Române, cu siguranță că ar putea contribui foarte mult la eliminarea disfuncțiilor ce în prezent generează mai mici sau mai mari frecșuri umane, elemente ce nu au nici pe departe darul de a susține spiritul camaraderiei de armă și profesie.

Domnule președinte, vă mulțumim pentru interviul acordat, iar pentru toți cei care poartă sau au purtat gradul de maestru militar de marină, adresăm în numele revistei „Marea Noastră” editată de asociația națională Liga Navală Română, sincere felicitări adresate cu ocazia centenarei sărbători a existenței în organigrama armeei-marină a segmentului profesional din care fac parte, felicitări însoțite de două respectuoase urări camaraderești: *La mulți ani, domnilor maiștri militari! și Bun cart înainte!*

*A consemnat
Goerge Petre*

Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” trecut, prezent și viitor

*Comandor Marian BARDAN,
comandantul Școlii*

La împlinirea a 100 de ani de la înființarea Corpului Maistrilor Militari de Marină este firesc să ne îndreptăm privirea spre instituția care a pregătit și pregătește tehnicienii necesari Forțelor Navale.

Pilon reprezentativ al învățământului militar de marină, Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, această „mică bijuterie” a Forțelor Navale, își etalează cei peste 110 ani de existență.

Continuatoarea a „Școlii de Submecanici și Submaestri de Marină”, școala noastră a fost înființată prin Înaltul Decret nr.3110 din anul 1897, semnat de regele Carol I, iar prima locație a fost portul dunărean Galați.

Istoria școlii s-a grevat pe evenimentele istorice ale țării, printre care și cele din vreme de război. Tributul de jertfe ale personalului școlii este immortalizat, cu pioșenie și respect, pe placa de onoare ce cuprinde numele eroilor noștri.

Deși este una dintre cele mai vechi instituții militare de învățământ, Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” deține, grație investițiilor din ultimii ani, o logistică modernă, adaptată cerințelor de actualitate, atât în ceea ce privește spațiile de cazare a elevilor, dar și în ceea ce privește cabinetele și laboratoarele de specialitate.

Eforturile instituției de dezvoltare constantă în această direcție presupune identificarea posibilităților de revitalizare a atelierului, a laboratoarelor, cabinetelor,

poligoanelor și sălilor de sport existente, achiziționarea aparaturii necesare și amenajarea corespunzătoare a acestora pentru desfășurarea activităților în condiții optime, dar și realizarea premiselor favorabile punerii în aplicare a concepției de antrenare prin simulare.

De asemenea, pentru îmbunătățirea condițiilor de hrănire, cazare și muncă ale întregului personal al școlii, s-au realizat reparații curente și reamenajări la blocul alimentară și a fost achiziționată aparatură specifică performantă.

Centenarul Corpului Maistrilor Militari de Marină

Au fost planificate reparații capitale la pavilioanele de dormitoare, reconfigurarea și dotarea acestora cu mobilier, astfel încât gradul de intimitate a elevilor să fie mai mare. Urmând aceeași linie, s-a planificat executarea de lucrări de reparații și amenajări în toate birourile și sălile de clasă, dotarea acestora cu mobilier adecvat și achiziționarea de materiale necesare asigurării securității în muncă, pentru întregul personal.

Nu în ultimul rând, nivelul pregătirii de specialitate a ofițerilor, subofițerilor și maistrilor noștri militari, dar și pregătirea generală în diverse domenii a personalului civil contractual,

reprezintă tot atâtea garanții ale calității actului de învățământ ce se desfășoară în școală.

Începând cu anul de învățământ 2001, pe porțile școlii au pășit și primele fete, astfel că, până la acest moment, se pot mândri cu competențele profesionale de maestru militar de marină un număr de 44 de fete, ce-și desfășoară activitatea la bordul navelor militare din Forțele Navale.

Specialitățile de pregătire în școala noastră sunt diverse și în strânsă corelare cu necesarul concret de la bordul navelor.

În prezent, școala poate pregăti maiștri militari în 9 specialități: timonier și tehnică de navigație navală, artilerie navală și antiaeriană, rachete navale și antiaeriene, arme sub apă, radio și observare-semnalizare, radiolocație navală, hidroacustică, motoare și mașini navale și motoare și instalații electrice navale.

Formarea deprinderilor și abilităților de luptător, specialist militar și conducător de structuri militare mici, dar și consolidarea deprinderilor comportamentale civice, morale și militare sunt realizate și consolidate în cadrul cabinetelor, laboratoarelor, sălilor de specialitate și sălilor de sport, sub directa îndrumare a profesorilor și instructorilor de la cele patru catedre din compunerea școlii și anume Științe Fundamentale, Navigație și Arme de Marină, Electronică și Informatică și Electromecanică Navală.

Pentru desăvârșirea pregătirii marinărești a elevilor, dar și pentru punerea în practică a cunoștințelor teoretice asimilate pe parcursul



primului an de studiu, începând cu anul 2003, fiecare nouă generație de elevi participă la marșuri de instrucție organizate cu diferite prilejuri, de către Forțele Navale, la bordul navei-școală „Mircea”.

De asemenea, pentru realizarea unui management adecvat și îmbunătățirea permanentă a calității învățământului, în cadrul Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, a fost întocmit un proiect de dezvoltare pe termen, ce are ca obiective principale lărgirea bazei de selecție a candidaților, îmbunătățirea condițiilor de hrănire, cazare și muncă, extinderea colaborării cu instituții de învățământ civile, pentru promovarea ofertei educaționale a școlii și realizarea colaborării/cooperării cu instituții militare similare din țară și străinătate.

Un amplu proces de mediatizare a Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, dar și a ofertei educaționale și a factorilor motivaționali ai alegerii carierei de maestru militar, a fost inițiat din acest an școlar, ce vizează colegiile tehnice civile din județul Constanța, județele limitrofe, precum și colegiile militare liceale. Acțiunea conducerii școlii noastre s-a materializat prin încheierea unui Protocol de Colaborare cu 5 licee tehnice de specialitate din Constanța, prin intermediul Inspectoratului Școlar Județean.



Comandor Marian BARDAN,
comandantul SMMM a FN
„Amiral Ion Murgescu”

Caracteristica acestei campanii de mediatizare a școlii o reprezintă atenția deosebită ce va fi dată, în special zonelor cu o dezvoltare economică mai redusă, unde impactul ofertei concrete ar putea avea rezultate deosebite, cum ar fi Valea Jiului, Moldova și Oltenia.

Spiritul camaraderesc, de solidaritate, de echipă și de apartenență între

profesioniști - maiștri militari de marină - a dus la înființarea, prin Înaltul Decret Regal nr.1620 din 6 mai 1909, semnat de Regele Carol I, a Corpului Militar denumit „Maestrii Militari de Marină Șefi de Specialități”. În același spirit, trebuie remarcat faptul că, un număr de peste 8000 de maiștri militari de marină s-au pregătit, de-a lungul timpului, în specialități specifice profesiei.

Nu peste mult timp, se vor împlini 100 de ani de la acest eveniment, iar gândurile noastre se îndreaptă către toți cei care, timp de un secol, au purtat cu mândrie însemnele gradului de maestru militar de marină.

Segment reprezentativ din rândul celor care au purtat haina de marinar, maiștrii militari de marină au asigurat, prin dăruirea și profesionalismul lor, buna desfășurare a activităților zilnice, dar și a misiunilor de luptă de către navele noastre militare.

Numeroase contingente de soldați și multe generații de maiștri militari și ofițeri, deopotrivă, au deprins tainele meseriei de marinar sub oblăduirea a sute și sute de maiștri militari care în semn de considerație și respect erau apelați cu apelativul „nea”. Ca unul dintre cei mulți care am învățat și m-am perfecționat, beneficiind de profesionalismul unul „nea Dinel” sau „nea Mitică”, urez astăzi tuturor maiștrilor militari din Forțele Navale tradiționalul **Bun cart înainte!**



Revista revistelor



Am primit la redacție, în ultima vreme, mai multe reviste printre care și cele pe care le prezentăm în continuare:



Buletinul Arhivelor Militare Române, Document, an XI, nr.4 (42) 2008. Am reținut articolele despre: întâlnirea de la Giurgiu, în preambulul Marii Uniri, între generalul francez Berthlot, comandant al

Armatei Aliate de Dunăre și generalul Prezan ca reprezentant al regelui Ferdinand și al primului-ministru Ion I.C. Brătianu; Petru Groza și Marea Unire (cdor dr. Marian Moșneagu); un proiect (din 1857) de organizare a Flotei Române; nave românești sub pavilion sovietic (semnat comandor (r) Neculai Pădurariu). Articolul comandorului Pădurariu, într-o formă completă, va fi publicat într-unul din numerele viitoare ale revistei noastre.

„România Eroică”, revistă de cultură și de educație patriotică, de



cinstire a eroilor neamului, nr.2 (35) 2008, publică și materiale datorate unor membri ai Ligii Navale Române. Petre Maravela semnează articolul „Brăila, acum 130 de ani”, iar la rubrica Meridian redacția publică un material de felicitare a comandorului (r) Neculai Pădurariu, referitor la primirea unei însemnate distincții italiene pentru contribuția la o mai bună cunoaștere reciprocă și la dezvoltarea relațiilor dintre România și Italia.



printre altele, articolele: „Asociația filateliștilor «Tomis» Constanța la a 50-a aniversare (1958-2008)”, „În memoriam. Simion Tavitian (1926-2008)”, „130 de ani de la retrocedarea Dobrogei către Statul Român (1878-2008)”, „Strămoșii noștri în

Dobrogea” (articolul semnat de contraamiral (r) George Petre și preluat din revista „Marea Noastră”), „Navele-simbol ale Marii Uniri”, „Portul Brăila la 640 de ani de la atestare” (M.m.pr în rezervă Petre Maravela), „Doi comandanți ai Flotei” (Anton și Nicolae Barbieri), „Bătălia navală de la Lepanto (7 octombrie 1571)” (ing. Dan Stroescu, LNR București), „România în ecuația piețelor containerelor de la Marea Neagră” (cdor (r) dr. Ion Gr. Ionescu și lector univ. dr. Daniela-Simona Dimitriu).

Revista „Marina Română”, nr.7 (129) 2008 publică mai multe articole despre participarea unor nave și unități ale Forțelor Navale la misiuni în străinătate.

La rubrica „Instrucție” a apărut articolul „Litoral 08, la bordul fregatei «Mărășești»”. Alte articole interesante se referă la: Rolul Forțelor Navale Române în zona Mării Negre, din istoria curcișătoarelor românești.

Numărul 8 (130) al revistei „**Marina Română**” realizat într-o ținută grafică deosebită tratează aspecte interesante referitoare la activități desfășurate în F.N.R. Navale.

continuare în pag.49

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*

IUGOSLAVIA



Denumirea oficială a Ligii Navale Iugoslave a fost „Jadranska Strana”, nume purtat și de revista acestei organizații. În 1937, existau 96.000 de membri adulți și 137.000 juniori, grupați într-un număr total de 725 de secții. JS a lansat o subscripție publică pentru strângerea de fonduri cu care s-a construit nava-școală „Jadran” (donată Marinei Militare), a înființat un muzeu maritim la Split și a organizat șase tabere școlare pe litoralul Mării Adriatice. În perioada antebelică, LNR și JS au întreținut relații cordiale și au făcut schimb



Nava școală „Jadran“

de publicații.

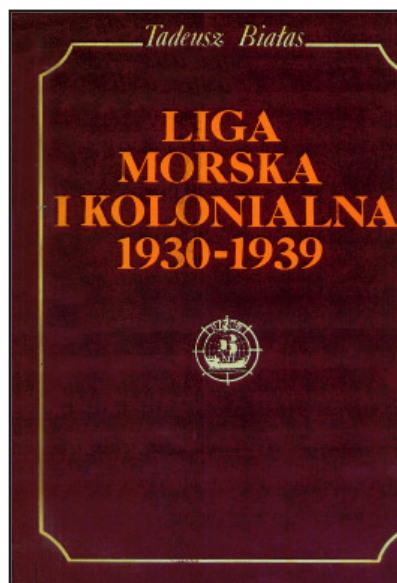
NOTĂ: Date despre o asemenea organizație în Serbia, succesoare a Iugoslaviei, nu deținem încă (n.red.).

JAPONIA

Înființată în anul 1917 la Tokio, Liga Navală Japoneză avea în 1938 peste 100.000 de membri, grupați în 54 de secții. Ziua sa festivă era 27 mai, reprezentând aniversarea bătăliei navale de la Tsushima (1905), când amiralul Togo a înfrânt flota rusă.

POLONIA

Cea mai veche formă cunoscută de asociere a marinarilor polonezi este „Bandera Polska”, organizație care a funcționat sub acest



nume în anii 1918-1919, numindu-se apoi „Liga Zegluga Polskiej” (1919-1924). Între 1924 și 1930 s-a numit „Liga Maritimă și Fluvială” (Liga Morska i Rzeczna), iar între 1930 și 1939 „Liga Maritimă și Colonială” (LMiK = Liga Morska i Kolonialna-Tadeusz Białas, *Liga Morska i Kolonialna* 1930-1939, Wydawnictwo Morskie Gdansk, 1983). În 1935, LMiK avea peste 500.000 de membri, numărul lor ajungând în 1937 la circa un milion, constituiți în 1556 de filiale și 2000 de cercuri școlare. A editat trei reviste numite în traducere „Polonia pe Mare” (tiraj 235.000 de exemplare), „Marea” (150.000) și „Furtuna” (40.000). A organizat strângerea de fonduri pentru construirea navei-școală „Dar Pomorza” (donată marinei comerciale), a unui distrugător de tip „GROM” de 2.300 tone (donat marinei militare) și a Școlii Marinei Comerciale.

Situația grea prin care trecea țara a dus la desființarea LMiK în 1939. În 1944 a fost reînființată sub numele de Liga Maritimă (Liga Morska), nume pe care l-a avut până în 1953, când iar s-a desființat. Reactivată în 1981, ea funcționează și în prezent, după ce în 1999 a revenit la vechiul nume „Liga Maritimă și Fluvială” (LMR = Liga Morska i Rzeczna).

PORTUGALIA

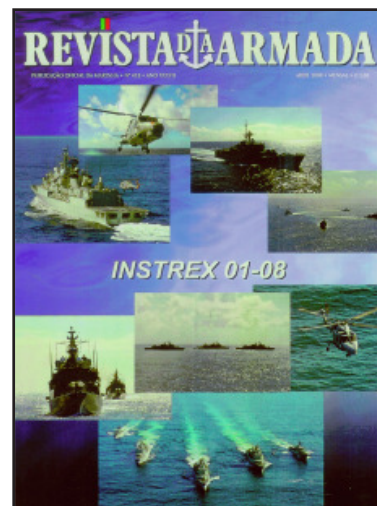
FILIALA București a Ligii Navale Române menține de mai mulți ani legătura prin corespondență cu diverse persoane particulare, precum și



documentar

cu redacția Revistei Marinei Militare Portugheze (Revista da Armada), cu care efectuează și un valoros schimb de publicații. În presa de marină din cele două țări se publică materiale despre Marina Portugheză și respectiv despre Marina Română.

În Portugalia există o serie de organizații regionale ale marinarilor din această țară, organizații numite



„Associação de Marinheiros”, „Grupo de Marinheiros” sau „Núcleo de Marinheiros” (urmate de denumirea localităților de reședință), precum și organizații pe specialități, cum sunt cea a mecanicilor navali („Associação dos Manquinistas Navais”) și cea a infanteriștilor de marină („Associação dos Fuzileiros”).

RUSIA

Liga Maritimă („Morskaia Liga”) a funcționat în Rusia din 1905 până în 1922. În prezent se discută problema reînființării ei.

SPANIA



Liga Navală Regală Spaniolă (Real Liga Naval Espanola) are organele naționale de conducere la Madrid și este membru fondator al FIDALMAR

(Federația Internațională a Ligilor și Asociațiilor Maritime și Navale), care funcționează pe lângă sediul LNRS. Președintele LNRS este totodată și președinte al FIDALMAR.



S-a „înnodat” o legătură a LNR cu Liga Maritima Uruguaya

Ideea unei legături directe cu asociația similară LNR din Republica Orientală Uruguay a avut-o comandorul (r) Dan Ghimbășanu, secretarul filialei Constanța a Ligii, aflat în vizită privată la Montevideo.

Cu această inițiativă au fost de acord președintele de onoare al LNR, viceamiralul (r) Ilie Ștefan, președintele Ligii, contraamiralul (r) Ioan Chiril și șeful Departamentului Relații Externe din Consiliul Director al LNR, comandorul (r) Neculai Pădurariu.

Redactorul-șef al revistei „Marea Noastră” a redactat textul cu propunerile de colaborare care are următorul cuprins: „Către Liga Maritimă Uruguayană, Liga Navală Română, asociație de cultură și propagandă marinărească, de promovare a intereselor pe apă ale României, înființată la 8 martie 1928, întreține relații de colaborare cu asociații de același profil din numeroase țări.

Văzând pe internet prodigioasa activitate a Ligii Navale Uruguayene avem plăcerea să vă propunem colaborarea prin:

- schimb de informații privind activitățile recent desfășurate și programele din viitor;

- schimb de publicații periodice;
- trimiterea unor articole de istorie navală în vederea publicării lor;

- acordarea de Diplome de excelență personalităților cu un rol deosebit în colaborarea dintre asociațiile noastre.

Delegăm pe comandorul (r) Dan Ghimbășanu, secretarul filialei Constanța a Ligii Navale Române, aflat la Montevideo, să discute cu dumneavoastră cele propuse mai sus. Cu deosebită considerație și respect, Președintele de onoare al LNR, Viceamiral (r) Ilie Ștefan”.

Textul a fost tradus în spaniolă prin amabilitatea doamnei Maria Grosu și a doamnei Adela Rossler (s-a născut și a copilărit în București, acum locuiește la Montevideo; cunoaște foarte bine limba română și evident spaniola). O reproducem.

„Para La Liga Maritima Uruguay, Señor GONZALO DUPONT

La Liga Naval Rumana, asociación de cultura y propaganda marina, de promoción de los intereses de Rumania sobre el ambiente acuático, fundada el 8 de marzo de 1928, tiene relaciones de colaboración con asociaciones del mismo perfil de numerosos países.

Viendo en el internet la estupenda actividad de La Liga Maritima Uruguaya tenemos el placer de proponerlos la colaboración a través de:

- intercambio de informaciones sobre las actividades recién desarrolladas y los futuros programas;

- intercambio de publicaciones periódicas;

- el envío de artículos de historia naval para su publicación;

- la concesión de Diplomas de excelencia para las personalidades que cumplen un papel muy importante en la colaboración de nuestras asociaciones.

Delegamos al comandante (r) Dan Ghimbășanu, el secretario de la filial Constanza de la Liga Naval Rumana, que se encuentra en Montevideo, para conversar con ustedes las propuestas anteriormente mencionadas.

Con especial consideración y respeto,



El presidente de honor de la LNR, Vicealmirante (r) Ilie Ștefan”.

Pe data de 19 februarie 2009, comandorul (r) Dan Ghimbășanu, însoțit de d-na Adela Rossler, au făcut o vizită la sediul LMU, unde s-a întâlnit cu conducerea acesteia și s-au făcut fotografii. Din Uruguay ne transmite următoarea informare: „Către redactorul-șef al revistei MAREA NOASTRĂ

Pe o zi groaznic de caldă, la ora 14.30 am avut întâlnirea cu mai marii L.M.U. Am fost primiți foarte amical. Au sediul într-o casă memorială ce aparține statului și amenajată ca muzeu; statul a dat-o în folosința L.M.U. Am discutat pe baza

adresei pe care mi-ai trimis-o. Obiectivele lor, oarecum, converg cu ale noastre. Și ei trăiesc din sponsorizări și cotizații modice. Lunar desfășoară conferințe în cadrul cărora fiecare participant face referiri la activitățile desfășurate în acea lună, după care urmează o masă colegială. Cele discutate se publică într-o cărțuie, lunar, din care am primit și eu una. Tot lunar, mai publică un Buletin



Președintele L.M.U. Gomzales Dupont (primul din dreapta) și cdor (r) Dan Ghimbășanu (în centru)

care conține zilele de naștere ale unor membri marcanți ai L.M.U. și alte date importante pentru acea lună. Le-am lăsat revistele (80 de ani ai LNR și S.O.S. Stih, precum și „Marina română” și „Timona”, pentru a-și da seama că marina este în atenția mai multor categorii de marinari și foști marinari). Au rămas plăcut impresionați când le-am spus că din 2008 L.N.R.a intrat în rândul asociațiilor de utilitate publică. Ne-am fotografiat, iar la despărțire au oferit L.N.R. o plachetă. Le-am promis că le vom trimite următorul număr al revistei, cu comentarii și imagini de la această întâlnire. Toată întâlnirea a durat două ore.

Îmi pare bine că am reușit să fac legătura între LNR și LMU.

Comandor (r) Dan Ghimbășanu”.

Domnul Gonzales Dupont Amo, președintele Ligii Maritime din Uruguay, ne-a adresat un mesaj prin care ne mulțumesc pentru inițiativă și ne face urări marinărești.

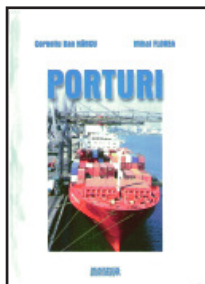
Întreaga corespondență s-a purtat prin e-mail de către redactorul-șef al revistei „Marea Noastră”.

Redacția



Semnale editoriale

 La Librăria Asociației Generale a Inginerilor din România am avut plăcerea să descopăr - din păcate, cu întârziere - lucrarea „**Porturi**”, semnată de Corneliu Dan Hâncu și Mihai Florea (Editura Matrix Rom, București, 2004), o abordare matematică, așa putea spune, a infrastructurii portuare românești. Adresat îndeosebi viitorilor specialiști în Construcții hidrotehnice, volumul este structurat astfel încât să faciliteze înțelegerea și aprofundarea modului de proiectare, de construcție și de exploatare a amenajărilor portuare. În acest context, autorii tratează principalele elemente de hidrologie fluvială și maritimă, elemente de teoria valurilor, funcțiile și elementele constitutive ale porturilor, amplasamentul și dispoziția în plan a porturilor fluviale și maritime, depozitarea și circulația mărfurilor în port, construcții exterioare de apărare a porturilor, construcții de acostare, calculul construcțiilor portuare și șantiere navale.



Tratată la un ridicat nivel științific, problematica portuară este susținută de un bogat material grafic și numeroase date și elemente de calcul prezentate tabelar.

 Comandorul (r) Anton Bejan și-a încununat opera cu volumul II al deja epuizatului „**Dicționar Enciclopedic de Marină**”, apărut în luna decembrie 2008 la Editura bucureșteană Semne. Alături de perseverentul enciclopedist au trudit la finalizarea proiectului contraamiralul (r) Raymond Stănescu, dr. Carmen Atanasu, comandorul (r) Neculai Pădurariu și alți 21 valoroși și apreciați colaboratori și consultanți. Comple-



tând problematica abordată în volumul precedent, cel de-al doilea adaugă noi informații, articole și studii documentare din toate domeniile științei și tehnicii navale, precum și nume proprii (personalități, denumiri geografice, nave istorice și actuale etc.). În cele 16 anexe sunt prezentate succint caracteristicile principalelor tipuri și clase de nave militare românești, comandantii Marinei Militare, Diviziei de Mare, Diviziei de Dunăre și ai navei-școală „MIRCEA”, Navigația Fluvială Română, Serviciul Maritim Român, directorii societăților de navigație maritimă și ai

portului Constanța, eroii Marinei Române, porturile României, șantiere și ateliere navale românești, armament și muniție, legislație națională din domeniul dreptului maritim, principalele fluvii navigabile de pe glob, capitalele și principalele porturi ale statelor lumii, unități de măsură uzuale etc. Un proiect deosebit de prețios, util și necesar, care trebuie neapărat continuat, îmbogățit și relansat, poate și într-o formă unitară.

 Dincolo de prodigioasa activitate din domeniul muzeologiei, Muzeul Brăilei se remarcă și printr-o susținută și notabilă producție editorială de înaltă ținută științifică. Astfel, în Colecția Teze de doctorat - Istorie, am remarcat lucrarea „**Evoluția intereselor economice și politice britanice la Gurile Dunării (1829 - 1914)**”, apărută în 2008 la Editura Istros din Brăila. Așa cum constată în Prefață reputatul istoric Constantin Bușe, autorul - Constantin Ardeleanu - argumentează cu probe indubitabile „însemnătatea istorică a Dunării pentru întreaga zonă sud-est europeană, pontică și Mediterana Orientală, din punctul de vedere al intereselor marilor puteri, între care s-a ajuns la dispute și rivalități de lungă durată, protagoniști fiind Rusia și Austria, Anglia și Franța, victime ale acestora, sub forme variate, fiind Imperiul Otoman și, o vreme, Țările Române și mai apoi România”. Sunt evidențiate momentele esențiale din activitatea Comisiei Europene a Dunării, disputele internaționale pentru controlul asupra Dunării de Jos și a navigației pe Canalul Sulina, comerțul la gurile Dunării, politica navală, economică, comercială și vamală a autorităților române, evoluția traficului maritim și fluvial și a schimburilor comerciale româno-engleze etc.



 Conf. univ. dr. Constantin Anechitoae continuă să ne surprindă constant și plăcut cu noi apariții în domeniul său preferat - dreptul maritim. Astfel, în anul 2008 a văzut lumina tiparului, la Editura Top Form din București,



în colecția Juridica, volumul „**Introducere în drept internațional maritim**”, note de curs. Lucrarea este structurată pe trei teme majore: Considerații generale în problematica privind dreptul mari-

tim, Introducere în problematica dreptului internațional maritim și Instituții de drept maritim și șapte anexe. Dincolo de abordarea riguroasă metodică și schematizată impusă de uzul didactic universitar, autorul tratează cu meticulozitate problemele dreptului mării, convențiile internaționale maritime, statutul juridic al navei maritime de transport, personalul navigant și echipajul navelor, accidente maritime, protejarea și conservarea mediului marin ș.a., fiind un ghid sintetic și sistematizat, util oricărui cititor interesat de acest vast și mereu perfectibil domeniu.

 În colecția aceleiași edituri au apărut în 2008 și notele de curs „**Organizații și convenții maritime internaționale**”, avându-i ca autori pe Constantin Anechitoae și Felicia Surugiu, o introducere în „Dreptul Organizațiilor Internaționale”, adresată studenților de la Facultatea „Navigație și Transport Maritim” din cadrul Universității Maritime Constanța.



Lucrarea este structurată pe patru capitole - Organizații internaționale, Organizația Națiunilor Unite și alte organizații internaționale, Alte organizații și asociații în domeniul activităților maritime și portuare și Convenții internaționale maritime, detaliat prezentate, precum și cinci anexe.

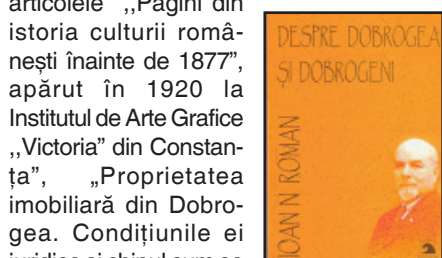
Alături de alte asociații ale portuarilor, este nominalizată la loc de cinste și Liga Navală Română. Autorii dedică un subcapitol Sărbătoririi pe plan internațional a Zilei Marinei, prezentând Ziua Mondială a Marinei (de regulă, în ultima săptămână a lunii septembrie, sub egida Organizației Maritime Internaționale), Ziua Maritimă Europeană (anual, la 20 mai, sărbătoare instituită de Comisia Europeană, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene) și, evident, Ziua Marinei Române (15 august, zi nelucrătoare, sărbătoare națională).

 Printre lucrările care au marcat, în plan editorial, împlinirea a 130 de ani de la reintegrarea Dobrogei la statul român se numără și albumul „**Dobrogea între medieval și modern. 1406 - 1918**”, apărut în 2008 la Editura Ex Ponto din Constanța. Cei trei autori: Virgil Coman, Carmen Dobrotă și Claudiu Turcitu, au selectat din patrimoniul arhivistic al Direcției Arhivelor Naționale Istorie Centrale, precum și al direcțiilor județene ale Arhivelor Naționale din Constanța, Tulcea, Brăila și Galați o serie de documente „care se constituie în argumente indispensabile cercetării istoriei arealului multicultural și multiethnic cuprins



între Dunăre și Marea Neagră". Printre numeroasele mărturii inedite incluse în volum vi le semnalăm pe cele care privesc navigația în arealul vest-pontic, respectiv Raportul căpitanului portului imperial otoman Sulina, Th. Fotis, înaintat la 25 octombrie 1859 președintelui Comisiei Europene a Dunării, generalul Osman Pașa, referitor la accidentul suferit de nava sub pavilion austriac „FERDINAND I” la intrarea în acest port; Telegrama adresată la 4 august 1860 de Charles Hartley, inginerul șef al Comisiei Europene a Dunării conducerii de la Galați, prin care informează asupra începerii inspectării brațului Sulina; Adresa înaintată la 16 august 1879 ministrului de Interne, Mihail Kogălniceanu, privind înființarea unor agenții navale la Ostrov și Hârșova; Actul de fundație al portului Constanța (6 octombrie 1896); Actul de inaugurare a primei magazii de cereale și a instalației pentru exportul petrolului din portul Constanța (27 septembrie 1909) ș.a.

Cu prilejul aceluiași moment aniversar, Editura Ex Ponto a reeditat volumul eruditului publicist, jurist, om politic și de cultură Ioan N. Roman „Despre Dobrogea și dobrogeni”, ediție stereotipă, însumând articolele „Pagini din istoria culturii românești înainte de 1877”, apărut în 1920 la Institutul de Arte Grafice „Victoria” din Constanța, „Proprietatea imobiliară din Dobrogea. Condițiunile ei juridice și chipul cum se stăpânește”, în „Arhiva Dobrogei”, vol. II, nr. 1, ianuarie - aprilie 1919, „O „eroare” ce nu pare a fi o eroare”, în „Analele Dobrogei”, II, nr. 2, aprilie - iunie 1921, „Drepturile, sacrificiile și munca noastră în Dobrogea față de pretențiile bulgarilor asupra ei”, în „Analele Dobrogei”, III, nr. 4, octombrie - decembrie 1922. Actuala ediție este îngrijită și prefăcută de dr. Virgil Coman, directorul Direcției Județene Constanța a Arhivelor Naționale și însoțită de o postfață de prof. univ. dr. Radu Ștefan Vergatti. Dintre subtitlurile lucrării, vă semnalăm „Politica comercială a României și portul Constanța” (p. 110 - 117), în care sunt abordate probleme precum navigația pe Dunăre și neajunsurile ei, nevoia creării unui port la mare, lucrările portului Constanța, capacitatea portului Constanța, importanța înființării Serviciului Maritim Român, activitatea comercială a portului Constanța în comparație cu Brăila și Galați, mișcarea maritimă a portului Constanța ș.a.



Editura Istros a publicat până în prezent 22 de teze de doctorat printre care cele referitoare la istoria Brăilei (până la jumătatea secolului al XVI-lea) - autor Ionel Gândeș, Veneția și

Marea Neagră în secolele XIII-XIV (Ovidiu Cristea), evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914), de Cosntantin Ardeleanu. A 14-a lucrare din ciclul Istorie este „Veneția și Genova în Marea Neagră. Nave și navigație (1204-1453)”, editată în anul 2008, autoare fiind muzeograful Andreea Atanasiu de la Muzeul Marinei Române. Având un îndrumător de doctorat deosebit de exigent în persoana profesorului Șerban Papacostea, autoarea a reușit să elaboreze o teză apreciată cu superlative de specialiști.



Semnale editoriale



După o introducere despre Marea Mediterană și Marea Neagră în Evul Mediu urmează un capitol despre conflictele militare pentru hegemonia pontică, capitol care conține numeroase aspecte noi față de ce s-a publicat anterior.

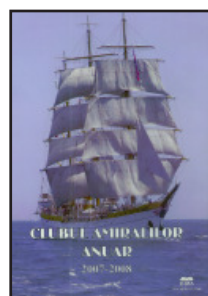


Rutele de navigație și porturile folosite de italieni încheie prima parte a lucrării.

Partea a doua despre navele folosite, personalul navigant, armamentul de bord, reglementări legislative privind navigația și comerțul în bazinul pontic, instrumente și hărți de navigație au toate premisele să prezinte un deosebit interes în rândurile marinarilor, dar și ale marelui public.



„Clubul Amiralilor. Anuar 2007-2008”. În editura Centrului Tehnic Editorial al Armatei a apărut lucrarea „Clubul Amiralilor. Anuar 2007-2008”. Autori: viceamiral (r) Constantin lordache și contraamiral (r) George Petre. Volumul a fost realizat pe baza CV-urilor, întocmite de membrii Clubului.



Înainte este semnat de clc Traian Băescu, președintele României, membru de onoare al Clubului Amiralilor. În prima parte, au fost publicate extrase din Statutul Clubului, urmate de CV-urile amiralilor activi, în rezervă și în retragere care fac parte din această asociație neguvernamentală. La fiecare este inserat portretul și una sau două fotografii semnificative din activitatea desfășurată. CV-urile sunt editate în ordine alfabetică având în față amirali cu înalte funcții de conducere în armata română: amiralul prof. univ. dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General și contraamiralul Dorin

Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale.

În partea a doua a lucrării sunt prezentate Premiile acordate de Clubul Amiralilor: „Ofițerul Anului” (2005, 2006 și 2007) și premiile anuale pentru cele mai bune cărți cu subiecte de marină editate în anul 2007.

Volumul a apărut într-o ținută grafică deosebită.

La Editura Ex Ponto din Constanța a văzut lumina tiparului lucrarea enciclopedică „Dobrogea. 1878-2008. Orizont deschis de mandatul european”.

Volumul a fost coordonat de reputatul istoric prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, iar editarea a fost finanțată de Consiliul Județean Constanța.

În cuprinsul celor 800 de pagini (format mare) sunt inserate studii recente ale unor cunoscuți și prestigioși istorici, academicieni, doctori în istorie, profesori universitari și muzeografi.

Semnalăm faptul că printre semnătarii studiilor se află și membri ai Ligii Navale Românești muzeografi de la Muzeul Marinei Române.

La începutul lucrării citim scurte pasaje din opera marilor gânditori români (Nicolae Bălcescu, Mihai Eminescu, Nicolae Iorga etc.), precum și însemnări ale unor iluștri istorici contemporani despre Dobrogea.

Capitolul II se intitulează „Noi pagini din geografia, istoria, cultura și geopolitica Dobrogei”. Cei 75 de autori abordează o tematică largă și deosebit de interesantă.

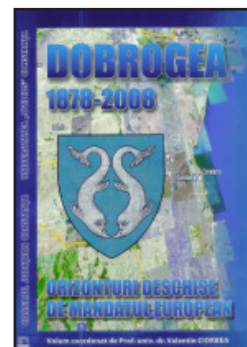
„Instituții dobrogene pe drumul dezvoltării europene” este titlul capitolului III.

În sfârșit la capitolul IV se publică „Dobrogea în documente fundamentale”.

Lansarea cărții a avut loc în luna ianuarie 2009 la Universitatea „Ovidius” din Constanța, prilej cu care a luat cuvântul și redactorul-șef al revistei „Marea Noastră”, contraamiral (r) George Petre.

Prin acest volum cu incontestabilă valoare științifică, enciclopedică se tezaurizează pentru viitorime un demers de împlinire a 130 de ani de la reunirea Dobrogei cu statul român.

Rubrică realizată de comandorul
dr. Marian MOȘNEAGU





INFORMAȚII - NOUTĂȚI



Nave de croazieră la Constanța

Numărul turiștilor care au trecut anul acesta pe la terminalul de croaziere al portului Constanța a crescut cu 20 la sută față de 2007. Astfel, nu mai puțin de 30.000 de persoane ne-au vizitat anul acesta litoralul românesc. Conform Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța, peste 80 de nave de croazieră au acostat, în primele luni ale acestui an, în portul Constanța. Jumătate dintre acestea au fost nave maritime.

(„Adevărul de seară”,
18 decembrie 2008)



Delta Dunării la ... târg

Delta Dunării a fost promovată în mod special la Târgul internațional Caravan-Maritim-Turism, ce a avut loc în perioada 17-25 ianuarie, la Stuttgart în Germania. Evenimentul aflat la cea de-a 41-a ediție, este considerat una din cele mai importante expoziții pentru industria turismului, România fiind pentru prima dată partener al organizatorilor.



Portul Constanța, Șantierul naval Constanța și Canalul D - M.N

• Traficul la nivelul portului Constanța s-a redus aproape la jumătate iar perspectivele pentru primele șase luni din 2009 sunt „îngrijorătoare”. Această scădere este pe fondul reducerii la nivel național, în noiembrie 2008, a exportului cu 9%, iar a importurilor cu 17%. Situația traficului maritim s-a agravat în decembrie 2008 și în ianuarie 2009.

• CNAPM Constanța a înregistrat o creștere de 9% a profitului în primele luni ale anului 2008. Scopul companiei este asigurarea veniturilor care să permită o bună administrare a porturilor Constanța, Mangalia și Midia.

• La 14 octombrie 2008 la Șantierul Naval Constanța a avut loc botezul tancului chimic de 41.000 tldw „Norient Star”. Este a 441-a navă construită pe parcursul celor 116 ani de existență a șantierului și a 11-a în serie.

Nava a fost lansată la apă la 15 septembrie 2008 și a efectuat probele de mare în perioada 3-5 octombrie. Alte patru surori ale acestei nave sunt: „Histria Perla”, „Histria Amber”, „Norient Saturn” și „Norient Solar”. La aceste 5 nave coordonatorul proiectului a fost inginerul Marius Cornea.

• Octombrie 2008 - Laminele au cam dispărut din exporturile derulate prin portul Constanța. În anii trecuți, nu era zi în care să nu se încarce una-două nave cu foi de tablă, role de tablă ori alte lamine fabricate la combinatul siderurgic Mittal Steel din Galați.

• În primele 9 luni ale anului 2008 traficul pe canalele navigabile din Dobrogea a ajuns la 20,74 milioane tone capacitate, depășind cu 1% prognoza inițială a Administrației Canalelor Navigabile (ACN) Constanța.

• În portul Constanța traficul a crescut cu 10% în primele nouă luni ale anului 2008.

Informații reținute din articole semnate de Ioan Țița Călin în cotidianul „Cuget liber”.

FORȚELE NAVALE EVENIMENTE



Marți 9 septembrie 2008 la sediul Batalionului 307 Infanterie Marină din Babadag, SMFN a organizat ceremonia sosirii detașamentului Ro FND XVI din teatrul de operațiuni Kosovo. A fost prima misiune în teatrul de operațiuni Kosovo. A fost prima misiune în teatrul de operațiuni la care Forțele Navale Române au participat cu o structură din compunerea batalionului. Cei 86 de militari, comandați de maiorul Marius Gheorghescu, au făcut parte din Detașamentul Național de Forțe

RoFND din compunerea Grupului de Luptă Multinațional de Vest al misiunii conduse de NATO în Kosovo, KAFOR.



Cu prilejul Zilei Armatei Române, 25 octombrie, în garnizoana Constanța sau desfășurat ceremoniile militare și religioase, cu depuneri de coroane de flori la monumentele ostașilor căzuți pentru independența și suveranitatea țării



Luni 12 ianuarie o nouă serie de soldați voluntari au început perioada de pregătire în cadrul Centrului de Instrucție al Școlii de Aplicație a Forțelor Navale din Mangalia. Cei 147 de militari, dintre care 4 fete, vor parcurge 4 luni de instrucție bazată pe pregătirea militară generală, tactică și de specialitate. Le urăm succes în pregătire.



Duminică 1 februarie 2009, Dn 88 V. Fl. al Forțelor Navale Române a sărbătorit împlinirea a 50 de ani de existență. Cu ocazia acestui eveniment în garnizoana Brăila au avut loc mai multe manifestări, proiecții de filme cu aspecte din viața și misiunile marinei fluviale, un spectacol susținut de ansamblul Doina al Armatei, Ziua Porților Deschise. La ceremonia oficială au participat reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, SMG, SMFN, oficialități locale, personalități ale vieții politice, reprezentanți ai Asociației cadrelor militare în rezervă și retragere. La mulți ani și din partea redacției revistei „Marea Noastră”.



Cronica navală



Nava de comandament „USS Mount Whitney”, aparținând Marinei Militare a SUA a efectuat o escală în portul Constanța, în perioada 31 octombrie-4 noiembrie 2008. Programul vizitei a cuprins întâlniri la Comandamentul Flotei unde au avut loc convorbiri pe probleme administrative și logistice. De asemenea, s-a desfășurat un exercițiu de căutare și salvare pe mare, în comun cu nave ale Forțelor Navale Române.

Dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu”, navă din compunerea Dn146 nave minare-deminare a sosit în portul Constanța pe data de 12 noiembrie 2008 după ce a participat timp de 10 zile la exercițiul „NUSRET 2008” organizat de Forțele Navale ale Turciei. Nava românească a participat la exerciții alături de nave din țara gazdă, ale Germaniei, Marii Britanii și Greciei. Nava, comandată de locotenent comandor Ion Tatarici a avut la bord un echipaj de 71 de marinari, dintre care 10 ofițeri.

Fregata „Regele Ferdinand” care începând cu 19 septembrie 2008 a

participat la Operația „Active Endeavour”, a acostat pe 26 noiembrie 2008 în portul militar Constanța. Aceasta a fost cea de-a patra participare a Forțelor Navale Române la misiuni în Marea Mediterană, în cadrul Alianței Nord Atlantice. Misiunea s-a încheiat cu o vizită oficială în portul Haifa în perioada 14-19 octombrie, fregata „Regele Ferdinand” fiind prima navă militară românească ce a făcut escală într-un port israelian. Fregata, comandată de către comandorul Marian Săvulescu, a avut la bord pentru această misiune un echipaj alcătuit din 203 marinari. La ceremonialul prilejuit de sosirea navei a participat șeful SMFN și alte oficialități. Felicitări navei „Ferdinand” și la cât mai multe participări la astfel de misiuni.

Makassar - peste 260 de persoane, plus 17 membri ai echipajului și căpitanul sunt dați dispăruți în urma naufragiului unui feribot indonezian, la 11 ianuarie 2009, în largul insulei Sulawesi, anunță AFP. Condițiile meteorologice erau extrem de dificile în momentul naufragiului. („Compact”, 12 ianuarie 2009).

cam fl (r) Dan LEAHU



Dublă lansare de carte la Constanța

Liga Navală Română-filiala Constanța și Muzeul Marinei Române, sub egida Statului Major al Forțelor Navale și Biblioteca Județeană „I.N. Roman” Constanța, a organizat, vineri, 13 februarie 2009, o dublă lansare de carte. În prezența unui public numeros - ofițeri activi, în rezervă și în retragere ai Marinei Militare, veterani de război, comandanți de cursă lungă și alți reprezentanți ai unor instituții de învățământ și cultură constănțene, ziașiști - care a umplut până la refuz sala de conferințe a bibliotecii, au fost prezentate: **Dicționar enciclopedic de marină**, vol. II, Editura Semne (fosta Editură a Scriitorilor Militari), București, 2008 și lucrarea semnată de dr. Andreea Atanasiu, **Veneția și Genova în Marea Neagră. Nave și navigație (1204-1453)**, Muzeul Brăilei-Editura Istros, Brăila, 2008.

După apariția în 2006 a *Dicționarului Enciclopedic de Marină I (DEM I – 2006)*, o parte din colectivul de redactare al acestuia, având în vedere interesul manifestat de cititori și sugestiile lor și-a propus să continue lucrarea și să editeze volumul 2, care include noțiunile ce nu au putut fi cuprinse în DEM I – 2006, informațiile și ilustrațiile obținute ulterior. Lucrarea a fost apreciată ca fiind un

material științific de un real ajutor profesorilor, cercetătorilor și istoricilor care tratează sau abordează vasta tematică a navigației și Marinei în desfășurarea sa istorică.



Cel de-al doilea volum lansat reprezintă teza de doctorat a autoarei, dr. Andreea Atanasiu, muzeograf în cadrul Muzeului Marinei Române din Constanța, susținută la Institutul de Istorie al Academiei Române „Nicolae Iorga” București, sub îndrumarea domnului academician Șerban Papacostea. Autoarea și-a propus să trateze prezența venețiano-genoveză în bazinul pontic în secolele XIII-XV, abordând subiectul din două puncte de vedere al istoriei politico-

economice și cel al istoriei științei și tehnicii navigației.

Printre cei care au luat cuvîntul s-au numărat: **dr. Liliana Lazia** - Director Biblioteca Județeană „I.N. Roman”, Constanța, din partea instituției gazdă, contraamiral (r) dr. ing. **Corneliu Cristescu** - președintele Ligii Navale Române-Filiala Constanța, contraamiral de flotilă (r) **Dan Leahu** - Consiliul Director al Ligii Navale Române-Filiala Constanța, prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, din partea Universității „Ovidius” Constanța, contraamiral (r) **George Petre** - redactor-șef al revistei „Marea Noastră”, dr. **Carmen Atanasiu** - Consiliul Director al Ligii Navale Române-Filiala Constanța, dr. **Ovidiu Cristea** - directorul

Institutului de Istorie al Academiei Române „Nicolae Iorga”, București, conferențiar dr. **Dominuț Pădurean**. Fiecare vorbitor a apreciat la superlativ contribuția autorilor și a subliniat faptul că titlurile lansate îmbogățesc considerabil bibliografia istorică de specialitate.

S-a remarcat prezența largă a membrilor LNR-filiala Constanța, care au contribuit din plin la mobilizarea auditoriului și buna desfășurare a activității.

Redacția

Revista revistelor

continuare din pg.43

Contraamiralul Dorin Dănilă prezintă sintetic „starea” Forțelor Navale în pragul anului 2009, apoi putem citi articolele „Regele Ferdinand (F221) afirmat NATO Nivelul II”; „Cu «Regele Ferdinand» prin Mediterană” care sintetizează activitatea navei la a patra participare la ACTIVE ENDEAVOUR prentu Forțele Navale.



Luăm cunoștință despre: preocupările marinarilor de la fluviu, aspecte noi privind Forțele Armate ale Rusiei, andocarea navei-școală „Mircea”, vizite ale tinerilor și copiilor pe navă la Brăila și pe navele maritime (la Constanța și Mangalia) cu prilejul Zilei Armatei.

Talentatul jurnalist Bogdan Dinu scrie despre festivalul maritim „Armada de Rouen 2008”, cea mai mare serbare populară gratuită din Franța și din Europa.

La rubrica „În siajul Istoriei” este publicat articolul „Marinari în apărarea Galațiului - 1918” (comandor Petrică Coman și dr. Mariana Păvăloiu).

Comandorul dr. Marian Moșneagu semnează prima parte a unui serial despre mascotele navelor românești.



„Pescar modern”, revista pescarilor sportivi, nr.100/2008. Văzând probabil că am abordat în nr.69 al revistei noastre pro-blemele pescuitului în România, cineva ne-a trimis acest număr interesant al publicației amintite.

„Timona”, 128 din ianuarie 2009 publică pe prima pagină un eseu consacrat lui Mihai Eminescu și semnat de talentatul eseist maistru militar principal (r) Dumitru Mihăilescu, președintele de onoare al Ligii Maiștrilor Militari de Marină, redactor responsabil al publicației.

„Fruntaarii Danubiene”, nr.1, august 2008, Tulcea - revistă magazin, fondată în anul 1996 și editată de la apariția până în prezent de Cercul Militar Tulcea.



DONAȚII

• Ing. Dumitru Diculescu, membru activ al filialei LNR București a donat, la 22 ianuarie 2008, o pictură marină, siluetă de navă. Tabloul era expus în biroul său, atunci când era manager la compania „ALBA SHIPPING”;

• În decembrie 2008, contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu a donat pentru finanțarea editării revistei „Marea Noastră” suma de 120 lei. În același scop comandorul (r) Neculai Pădurariu a donat suma de 155 lei;

• Pictorul Petre Șerban, membru marcant al Asociației Artiștilor Plastici și al filialei LNR - ambele din capitală - a donat lucrarea sa de 50x60 cm în acrilic, intitulată „Peisaj marin”, spre înfrumusețarea sediului central și al filialei din Calea Griviței 121 București. Maestrul Petre Șerban este un permanent donator pentru Ligă, fapt pentru care îi aducem respectuoase mulțumiri;

• Domnul Marin Năsturaș, pictor amator și membru activ al filialei LNR București și-a înscris numele în rândul donatorilor cu o nouă lucrare personală. Pictura este un ulei pe carton - înrămat, cu dimensiunile 51x46 cm, intitulat: „La adăpost în Galați”. Lucrarea reprezintă nave la malul Dunării.

Ilarion BARBU



CONSILIUL DIRECTOR NAȚIONAL

LNR la sărbătoarea națională a României

La 1 decembrie 2008, o delegație a Ligii Navale Române a participat oficial la depunerea de coroane de flori la Mormântul eroului necunoscut, situat în parcul „Carol I” din București.

Ministrul Apărării și Șeful Statului Major General au invitat delegația să participe la Parada Militară, de la Arcul de Triumf din capitală, ceea ce demonstrează încă o dată prezența și implicarea Ligii Navale Române în viața publică.

Mihail Lucian CĂCIULEANU

Careul Marinarilor

La 10 decembrie 2008 a avut loc întâlnirea lunară a membrilor „Careului marinarilor”.

O delegație a studioului cinematografic „Sahia” (producător general, scenograf și operator) a prezentat documentarul „Submarinul Delfinul”.

Comandorul Ion Gavrilă din Statul Major al Forțelor Navale a dat citire Ordinului de Zi nr.23 din 16 iulie 2008 al Șefului SMFN prin care s-a acordat „Emblema de onoare a Forțelor Navale” comandorilor (rtg) Nicolae Mujicov (88 de ani) și Mircea Caragea (89 de ani). Au luat cuvântul cei onorați cu înalta distincție.

Comandorul (rtg) Romeo Hagiuc a dat citire mesajului primit de la comandantul fregatei „Regina Maria”, căpitan comandorul Valentin Iacovlev.

Distincție



La 18 decembrie 2008 Yacht Club Regal Român a acordat o Diplomă de excelență Ligii Navele Române, în semn de apreciere pentru sprijinul acordat yachtingului românesc. Diploma este semnată

de ing. Valerie Timofei, vicecomodor al YCRR.

De Crăciun și Anul Nou

Conducerea MAPN a invitat la o masă festivă reprezentanți ai veteranilor de război, cadrelor militare în rezervă și în retragere și ai unor asociații. De la LNR au participat 6 membri ai Consiliului Director Național.

Precizări privind identitatea LNR

LNR nu este o asociație de pensionari

În Comunicatul de presă nr.66 din 7 martie 2008 consacrat împlinirii a 80 de ani de la înființarea Ligii Navale Române se arată: „Liga Navală Română a luat ființă la 8 martie 1928 și reunește cadre militare, în rezervă și în retragere, care au activat în structuri ale Marinei militare - comandamente, unități maritime și fluviale, precum și personal pensionat din marina civilă - ingineri, specialiști în construcții de nave, naviganți în marina comercială și de pasageri”. Comunicatul este semnat de Biroul de Presă al Ministerului Apărării.

Redactorul-șef al revistei „Marea Noastră” a reacționat la răspândirea acestui neadevăr adresând forului respectiv o scrisoare cu următorul cuprins:

„Am observat cu mirare o Nota la Comunicatul de presa nr. 66 din 07.03.2008, din care rezulta că din Liga Navală Română fac parte doar pensionari marinari. LNR este o asociație de cultură marinărească, de promovare a intereselor pe ape ale României. În filialele de la Drobeta Turnu Severin și Galați, conduse de directorii căpitaniilor portuare zonale (civili), nu face parte niciun pensionar. La fel la Sulina unde președinte este un căpitan portuar, tot civil. La Constanța și Mangalia din LNR fac parte oameni care îndrăgesc marea și Marina: cercetători științifici de la Institutul National de Cercetare Dezvoltare Marină GRIGORE ANTIPA, elevi și profesori civili, funcționari, scriitori, pictori, muzicieni, ofițeri în activitate din toate armele. La București gama profesiilor membrilor LNR este și mai largă. La Tulcea sunt în Ligă cercetători de la Institutul de Cercetare Dezvoltare Delta Dunării, marinari fluviali în activitate. Este drept că în organele de conducere sunt relativ mulți pensionari din Marina militară și din Marina civilă, și aceasta din simplul motiv că aceștia au mai mult timp să organizeze numeroase activități, potrivit scopurilor asociației noastre. Un membru foarte activ al LNR este căpitan comandorul dr. Marian Moșneagu, jurnalist profesionist, șeful Serviciului Istoric al Armatei, redactor-șef adjunct al revistei MAREA NOASTRĂ, organul oficial de presă al Ligii Navale Române. Este el ofițer în rezervă sau în retragere? După cum știm nu este, fiind încă tânăr. [...].

Nu vă supărați pe noi. Am vrut doar să vă informăm că LNR nu este militarizată. Prin

Hotărârea de Guvern din 10 octombrie 2007, Liga a primit statutul de asociație de utilitate publică; girantul nostru este Ministerul Transporturilor, nu Ministerul Apărării. Este drept că avem o colaborare foarte bună cu MAP, cu SMG și cu SMFN.

Ne-am bucura dacă ați primi cu înțelegere acest mesaj al nostru despre o structură națională distinctă a societății civile.

Sperăm că veți confirma primirea acestei comunicări”.

Nu s-a confirmat primirea și nici nu s-a dat vreun răspuns.

Publicațiile LNR nu sunt redactate în exclusivitate

de marinari pensionari militari

În ziarul „Observatorul Militar”, numărul 11 (19-25 martie 2008), sub titlul „Semnal editorial”, s-a menționat publicația „Matelot”, arătându-se că ea „se naște din atașamentul unor oameni față de tradițiile militare marinărești”. Dl. M. L. Căciuleanu a adresat redacției o scrisoare, din care spicuim: „Ca membru al colegiului de redacție al revistei „Matelot”, vreau să fac câteva precizări: Revista „Matelot” a luat naștere din inițiativa și prin strădania unor ofițeri din marina civilă, respectiv dl. Florin Gusman, ofițer electrician maritim care și-a dăruit tinerețea navelor de pescuit oceanic și dl. Nicolai Tudor Stănculescu, ofițer maritim punte, care a navigat pe cargouri; Cei care au navigat pe navele românești de pescuit oceanic, deși proveneau în majoritate din marina civilă (maritimă și fluvială), își amintesc cu respect colegial - pe care îl poate naște numai „Oceanul” - de oamenii care, temporar sau definitiv au renunțat la cariera militară, devenind ofițeri pe traulere.

Dintre aceștia, vreau să menționez câțiva, cu care am navigat împreună: clc Burlacu Nicolae - nu mai țin minte gradul militar, dar din câte știu a fost comandant de V.P.R. (a fost comandant de vedetă torpiloare și profesor de sport și educație fizică la actuala Academie Navală - n.red); ofițer I maritim (cpt. rg. II) Stângaciuc Lucian - lector la Institutul de Marină din Constanța (la punțiști), (și alte funcții superioare celei de lector, membru al LNR din anul 1947 - n.red); șef mecanic (cpt. rg. II) Predoiu Ioan - lector la Institutul de Marină (la mecanici); clc (cpt. rg. II) Leonte Alexandru (comandant al Navei Hidrografice „Eugen Stihl” - n.red.); of. II maritim (cpt. rg. III) Matei Ion.

Cei enumerați și alții pe care nu i-am amintit, pot spune cu convingere că au fost buni comandanți, buni ofițeri și, în



primul rând, buni marinari.

În ceea ce privește conviețuirea dintre marinarii militari și cei civili, vreau să-l citez pe domnul Teodor Meleșcanu, ministrul Apărării, care, cu ocazia primei participări a reprezentanților LNR (în 2007) la festivitățile de la 1 Decembrie, la întâlnirea avută cu aceștia, a spus: «*Am văzut că aveți și reprezentanți ai marinei civile. Asta e bine!*».

Și avea dreptate! Liga Navală Română se compune în egală măsură atât din ofițeri care provin din forțele navale, cât și din ofițeri care au navigat pe traulere, cargouri, mineraliere etc. purtând cu demnitate și mândrie tricolorul românesc pe mările și oceanele lumii. **Și credeți-mă, toți au un numitor comun: Au fost și au rămas marinari!** Mihai Lucian Căciuleanu, Of. electrician, membru al Ligii Navale Române din 1990“.

Filiala București

Reuniune lunară

La 2 decembrie 2008, în sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc reuniunea lunară de comunicări a membrilor filialei LNR București.

Domnul viceamiral în retragere Ștefan Dinu, fost șef al Direcției de Informații a Armatei a prezentat comunicarea: „Opinii cu privire la fenomenul terorist-diversionist din decembrie 1989”.

Domnia sa a descris evenimente trăite în acea perioadă pe care le-a expus și la Institutul Revoluției Române din decembrie 1989, la Institutul de Istorie și la Societatea de Științe Istorice.

Amiralul Dinu a spus că intenționează să publice o carte intitulată „Condamnat la discreție”, prin care dorește să facă o analiză a războiului pe linie de informație, propagandă și manipulare; simulatoarele utilizate; cifra avansată de zece mii de teroriști; numeroasele apeluri telefonice; confuzia; panica; înțelegeri secrete și multe alte aspecte misterioase.

Au urmat întrebări și dezbateri.

S-a petrecut în decembrie 2008...

• La 17 decembrie, la sediul central al Ligii Navale Române, complet înnoit de membri Careului tineretului lenerist, a avut loc tradiționala serbare de Crăciun. Invitați de onoare: membri ai CDN și ai CD – filiala București; Careul Doamnelor; artiști plastici; poeți; părinți și copii. Corul „Triolet” al Școlii 87 „Mihai Botez”, dirijat de prof. Arta Marina Barbu a susținut un concert de colinde, în aplauzele celor prezenți. Cu acest prilej s-au înmănat carnetele de membru LNR pentru șapte elevi, ajungând astfel ca subfiliala

„Comandor Eugeniu Botez” a Școlii „Mihai Botez” să numere 15 membri.

• De Ignat, la 20 decembrie, seara, membri LNR din capitală însoțiți de membri familiilor lor, au sărbătorit Crăciunul, după datină, în Sala Norvegiană a Palatului Cercului Militar Național. Pomul de Crăciun, colindele, voia bună, gustări și băuturi alese au fost prezente timp de cinci ore în sala vikingilor din București.

Ilarion BARBU

Filiala Constanța

150 de ani de la Unirea Principatelor Române

Statul Major al Forțelor Navale, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Liga Navală Română, filiala Constanța, au organizat o suită de manifestări consacrate împlinirii a 150 de ani de la Unirea Principatelor Române printre care și un simpozion interesant. În cadrul lui au vorbit comandanții unităților gazdă despre însemnătatea aniversării, dr. Mariana Păvăloiu muzeograf la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și cam (r) George Petre, membru al Consiliului Director al filialei Constanța a LNR și redactor-șef al revistei „Marea Noastră”.

În fața unui numeros public, la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia au fost evocate momentele unirii de acum 150 de ani și personalitatea colonelului Alexandru Ioan Cuza.

Aceleași subiecte au fost abordate și în fața cadrelor de la Divizionul de Monitoare din Brăila, a echipajului fregatei „Regina Maria”, precum și a invitaților șefului Cercului Militar Tulcea și ai președintelui filialei LNR din același oraș.

Cu acest prilej a fost prezentată și cartea „Rememorări la țărnuțul mării”, autor cam (r) George Petre în cuprinsul căreia un capitol substanțial se referă la Unirea din 1859.

Un număr mare dintre participanți au intrat în posesia cărții făcând donații în valoare totală de 1.300 lei.

Cartea a fost prezentată cu un discurs critic bine conceput de reputatul istoric naval, dr. Mariana Păvăloiu.

Maria GROSU

Activități cu membri juniori ai LNR

• Pentru membrii juniori din școala generală I.A.S. Nazarcea, ziua de 7 noiembrie a însemnat „botezul” la bordul fregatei „Regina Maria”. Echipajul navei a fost încântat să constate că interesul pentru marina română se manifestă încă și în rândul elevilor

care își desfășoară instrucția și educația în localitățile limitrofe portului Constanța.

Gazdele au dat dovadă de ospitalitate și de o bună comunicare cu tinerii care încep să gândească o carieră profesională pentru viitorul apropiat. La finalul activității, conducătorii grupului de elevi, prof. Elena Stănescu și cdor (r) Valentin Botezatu le-au oferit acestora posibilitatea de a vizita noua Gară Maritimă.

• Ziua Națională a României, 1 Decembrie, a fost marcată în subfilialele constănțene ale LNR prin activități atractive. La sediul subfilialei „Vasile Urseanu” din școala generală nr.9 „Ion Creangă” elevii au desfășurat un program artistic muzical-literar dedicat Marii Uniri, ce a încântat publicul format din cadre didactice și elevi. Din partea LNR - filiala Constanța, a fost prezent ca invitat de onoare d-nul cdor (r) Constantin Aurel.

• Pe data de 15 ianuarie, poetul național și universal Mihai Eminescu a fost aniversat cu dragoste, pioșenie și recunoștință de membrii tineri ai LNR, într-o atmosferă lirică emoțională, la sediul subfilialei „Amiral Petre Bărbuneanu” din școala generală „Mihail Koiciu” unde au fost invitați și reprezentanți ai subfilialei de la școala generală I.A.S. Nazarcea. Elevii pregătiți de doamnele prof. Radu Luminița Carmen (director al școlii „Mihail Koiciu”), Bosnea Elena (prof. de muzică la aceeași școală) și Stănescu Elena (profesor și președinte al subfilialei Nazarcea) au recitat, au cântat și au închinat gânduri pentru eternul poet. Comandorul (r) Constantin Aurel, vicepreședintele filialei Constanța a LNR, invitat de onoare, a adresat participanților cuvinte de apreciere privind programul artistic desfășurat și dorința elevilor din subfilialele LNR de a colabora la activități comune, de o înaltă ținută moral-civică.

prof. Elena STĂNESCU

Sucursala Mangalia

La inițiativa Ligii Navale Române, filiala Mangalia, și a șefului Cercului militar, în zilele de 11, 12, 13 februarie a.c., s-a desfășurat campionatul de Tenis de masă.

Pe primele locuri s-au clasat: Locul I – Panaite Ionel, m.m. cl I de la UM 02155; Locul II – Barbu Mircea, mm cl. I de la UM 02133 (cpt.cd. II Cătuneanu Alexandru); Locul III – Nedeleanu Ștefan de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu” Recyling, Mangalia.

Informăm pe cititorii revistei că la cercul Militar Mangalia se desfășoară activități multiple organizate de cdor Gabriel Comoșanu, șeful Cercului.

Ghe. VLAD, secretar LNR Mangalia

**CUPRINS - CONTENTS**

- EDITORIAL: În siajul tradițiilor navale - contraamiral (r) George Petre
- Editorial: In the Wake of Naval Traditions – RAdm. (ret) George Petre
- Hotărârea Tribunalului Internațional de la Haga privind delimitarea platoului continental al Mării Negre între România și Ucraina - cam (r) dr. Eugen Laurian, pp.2-3
- Judgment of the International Court of Justice on Maritime Delimitation in the Black Sea Continental Shelf (Romania v. Ukraine), RAdm (ret) Eugen Laurian PhD
- **70 DE ANI DE LA INTRAREA ÎN SERVICIU A NAVEI ȘCOALĂ „MIRCEA”**
- 70 years since the commissioning of training ship „Mircea”
- O legendă vie - nava școală „Mircea” - cdor dr. Marian Moșneagu, pp.3-7
- Training Ship “Mircea” - A Living Legend – Capt. Marian Moșneagu PhD
- Campania națională „S.O.S. Mircea” 1997-2002 – G.P., p.8
- National campaign “S.O.S. Mircea” 1997 – 2002 – RAdm. (ret) G. P.
- Nava școală „Mircea”, personaj literar - cdor dr. Marian Moșneagu, p.8
- Training Ship “Mircea” – a literary character – Capt. M. M. PhD
- Recenzia cărții „Mircea - pasărea Phoenix a Marinei Române”, col. (r) V. Moroianu, pp.9-10
- „Mircea – The Phoenix Bird of Romanian Navy” – book review – Col. (ret) V. Moroianu
- Jurnal de călătorie cu bricul „Mircea” în perioada 18.06-28.07.1979 - Capt (r) N. Ștefan, pp.11-12
- Travelogue - Onboard TS “Mircea” 18.06 – 28.07.1979 – Capt. (ret) Nicolae Ștefan
- Bricul „Mircea” (bric cu artimon), un strălucit ambasador al României - M.M., pp.13-15
- Training Ship “Mircea” – an outstanding ambassador of Romania – Capt. Marian Moșneagu PhD
- Principalele vizite în străinătate
- Main ports of call abroad
- Vizite în perioada 2003-2007 - P.G., pp.13-14
- Port of calls within the time range 2003 – 2007 – G. P
- Marșul de instrucție 2008 al N.S. „Mircea” - Bogdan Dinu, pp.14-15
- The 2008 training voyage of T.S.”Mircea” – Bogdan Dinu
- Patrimoniul naval național - dr. Carmen Irene Atanasiu, pp. 16-20
- National Naval Heritage – Carmen Irene Atanasiu, PhD
- Am făcut parte din ultimul echipaj de război al submarinului „Delfinul” – contraamiral (r) Traian Anderson, p.21
- I was a crew member of the last wartime complement of “Delfinul” submarine – RAdm (ret) Traian Anderson
- Când Lordul Jellicoe cerea cu insistență submarine de mare viteză la suprafață și înarmate ca un distrugător - ing. constr. naval, Silviu Morariu, pp.22-23
- The time when Lord Jellicoe urged for submarines capable of high surface speed and fitted with destroyer level weaponry – Silviu Morariu, eng. naval architect
- Elicopterul ambarcat pe fregată. Personalul, Misiunile și Pregătirile - Comandor Alexandru Mârșu, Comandantul Flotei de Fregate, pp.24 și 37;
- The shipborne helicopter - fregate-based: manning, assignments, training – Alexandru Mirsu, CO Frigate Flotilla
- Cinematica navală (exerciții) - contraamiral (r) Dan Leahu, pp.25-28
- Naval Kinematics (exercises) – RAdm. (r) Dan Leahu
- Naufragiul navelor „Paris” și „You Xiu”, p.29
- Starea resurselor demersale din Marea Neagră - dr. ing. Valodia Maximov, dr. ing. Simion Nicolaev, dr. ing. Tania Zaharia, pp.30-31;
- Condition of Demersal Resources in the Black Sea – eng. Valodia Maximov, PhD, eng. Tania Zaharia, PhD
- MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET, pp.32-33
- Chemarea depărtărilor albastre - scriitorul Ion Aramă
- Legarea parâmelor (imagini)
- „Marea Noastră” for the young
- The Call of the Blue Far-off Places – Ion Aramă
- Mooring lines – securing
- Pagini literare despre fluviul Dunărea, pp.34-35
- Literary Pages related to River Danube
- PAGINILE AUTORITĂȚII NAVALE ROMÂNE, pp.36-37
- Reglementări legislative și aspecte privind psihologia navigatorilor și fenomenul de disonanță cognitivă – Consilier juridic la Autoritatea Navală Română Avram Cristian
- ANR Column: Legal regulations and issues regarding the seafarers’ psychology and the cognitive dissonance phenomenon – Avram Cristian, legal counselor ANR

- LECȚII DE ÎNȚEBERE ÎN NAVIGAȚIE MARITIMĂ, , pp.38-39
- Folosirea GPS-ului, – Locotenent Codrin Misarăș
- Initiating Lessons in Maritime Navigation - Use of GPS – Lt Codrin Misarăș;
- **100 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA CORPULUI DE MAIȘTRI MILITARI DE MARINĂ**
- 100 years since the Establishment of Naval Warrant Officer Corps
- interviu cu președintele de onoare al Ligii Maiștrilor Militari de Marină, Maistru militar principal (r) Dumitru Mihăilescu, pp.40-41
- interview with the honorary chairman of the Warrant Officers League, Dumitru Mihailescu CWO-5 (ret)
- Școala Militară de Maiștri Militari de Marină a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu” - trecut, prezent și viitor - cdor Marian Bardan, comandantul Școlii, pp.42-43
- Navy Warrant Officers School „Admiral Murgescu” – past, present and future – Marian Bardan, captain, Commanding officer;
- REVISTA REVISTELOR, pp.43 și 49
- Review of reviews
- Ligi Navale străine - comandor (r) Neculai Pădurariu, p.44
- Foreign Naval Leagues – Capt (ret) Neculai Padurariu
- LNR și Liga Maritima Uruguay, p.45
- SEMNALE EDITORIALE, pp.46-47 și 49
- Editorial signals
- INFORMAȚII...NOUTĂȚI, p.48
- Information News
- VIAȚA LIGII NAVALE ROMÂNE, pp.50-51
- The Life of Romanian Naval League

REDACȚIA**Director:** v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN**Director adjunct:**

c-dor (r) dr. Ion IONESCU

Redactor-șef: c.am (r) George PETRE**Redactor-șef adj.:**

c.am.fl. (r) Dan LEAHU,

cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

Consilieri: cdor (r) Doru IONESCU,

dr. Ioan PORUMB

Secretar de redacție: Maria GROSU**Redactori:** ing. Ilarion BARBU, cdor (r)

Neculai PĂDURARIU, ing. Florin

GUSMAN, ing. Silviu MORARIU

(București), dr. Carmen ATANASIU, prof.

Elena STĂNESCU (Constanța),

Petre MARAVELA (Brăila),

Fotoreporter Maria GROSU**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. Traian nr.39, Constanța

Telefon: 0744/341.187**Tel/Fax:** 0341/431.351**e-mail:** marea_noastra@yahoo.com**Coperta I:** Valentina LEAHU,

Sorina CAZACU

Costul unui abonament anual: 20 RON

Vânzarea cu amănuntul: 6 RON/buc.

ISSN: 1223-0332**Responsabil de număr:**

Maria GROSU