

serie nouă, anul XX, nr.2 (75)

aprilie-iunie 2010

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



*În acest număr despre
MARITIMA 2010
și despre
ZIUA MĂRIEI*





De obicei iti gasesti foarte greu
hainele care sa ti se potriveasca?
Daca vrei la noi, chinul tau a luat sfarsit !

Vino sa te convingi ! NISS MODE

Costume de ocazie
(serate, baluri, banchete)

- Costume de mire
- Costume de nasi
- Costume de socri
- Vesta cu lavaliera
- Papion si cravate
- Camasi
- Brau cu papion
- Butoni si ac cravata

Si la comanda orice model, in doar 2 saptamani

Showroom Constanta

Bdul. Aurel Vlaicu nr. 585 zona Obor

Luni - Vineri: 8 - 18

Sambata: 8 - 14

**Costumele se pot personaliza
si cu pietre Swarovski**

Tel/Fax: +40(241) 540 210

niss_mode@clicknet.ro

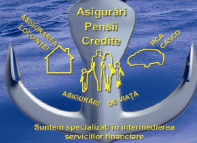
www.niss.ro



DOMASIG ACTIV

asigurari | credite | consultanta management

BROKER DE SERVICII FINANCIARE



Sistem specializat in intermedierea
serviciilor financiare

Adresa:
Str. Calitii Nr. 97,
Constanta (zona Delimariu)
In apropiere Centrul Medical
Visa Med

Nr. Contact:
0241 54 56 58
0765 69 29 95
0728 48 92 56

E-mail:
domasigactiv@yahoo.com

FAIRWAY MARITIME SERVICES S.R.L.

Str. Revolutiei din 22
Decembrie 1989, nr. 18
bl. L9, sc. A, et. 1, ap. 3
8700 Constanta
Tel./Fax: +40.241.616533;
619566; 619837;
Tlx.: 14974 fairy r



*Esti curios?
Explorează traditia!*

**MUZEUL MARINEI
ROMANE**

un orizont fără limite

Str. Traian nr. 53
8700 Constanta
Tel/Fax: 041.619035



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

Conducătorii Ligii Navale Române remarcabili manageri în Marina civilă

- activitatea liderilor LNR în ambele componente ale Marinei române -

Președintele LNR, regele Carol al II-lea a spus în nenumărate rânduri că „Marina Mea este una singură, nu sunt două marine (una militară și una civilă)”. Istoria confirmă afirmația. Sunt sute și sute de cazuri în care ofițerii marinari au slujit în ambele componente de marine.

Liderii LNR s-au afirmat ca buni profesioniști și în flota militară și în cea civilă.

Liga a fost efectiv condusă, în perioada 1927-1940, de amiralul Ioan Coandă, care a înființat-o în locuința sa din București. În perioada 1928-1933, când președinte era Ministrul de Război și în perioada 1933-1940, când președinte a fost regele Carol al II-lea (se autointitula președinte activ, dar era o președinție formală), LNR era condusă de vicepreședinte, amiralul Ioan Coandă. Alături de el a avut rolul de om cu idei și un om de acțiune, comandorul Eugeniu Botez, secretarul general al LNR (1928-1933).

În perioada 1940-1947, președintele formal, de onoare, era regele Mihai I, dar conducerea a exercitat-o președintele executiv, viceamiralul Nicolae Păiș, ca a deținut această funcție între anii 1940 și 1945.

După 1945, până în 1949 s-au perindat la conducere mai multe persoane, dar acestea nu au avut un rol semnificativ.

După reluarea activității, în 1990, în rândul liderilor LNR îi întâlnim ca președinți pe amiralii Gh. Sandu, Victor Bogdan, Ioan Chiril, Marian Ioan și pe clc Laurențiu Mironescu.

Toți au avut legături cu ambele componente ale Marinei, într-o măsură mai mare sau mai mică. Este firesc, deoarece Liga este pusă de la începuturi, și în prezent, în slujba Marinei Naționale.

Contraamiralul Ioan Coandă, cel mult și pe merit, lăudat de Nicolae Iorga, a înființat Liga Navală Română (Marius Bejan, „Liga Navală Română”. Partea I,

1927-1949, pagina 8).

A fost ambarcat, ca ofițer, pe bricul „Mircea” (mai târziu a devenit comandant al navei) și pe crucișătorul „Elisabeta” (secund). A fost șef al Direcției Flotei în Ministerul de război.

În Marina civilă a fost căpitan al portului Brăila, organizatorul Serviciului Maritim Român (1896) și director cu merite excepționale, vreme de mai mulți ani, al acestei companii de stat de transporturi maritime. LNR, cu contribuția esențială a amiralului Ioan Coandă, a salvat de la faliment Flota civilă în 1933. LNR a avut un glas prea firav și nu a reușit să salveze, în zilele noastre, Flota ce avea în dotare peste 300 de nave de transport maritim și care s-a dezintegrat total după 1993.

O perioadă contraamiralul Coandă a fost Inspector al Marinei civile.

Comandorul Eugeniu Botez, a fost ambarcat ca ofițer pe bricul „Mircea”, canoniera „Oltul”, puiorul de mine „Alexandru cel Bun”, canoniera „Bistrița” (mai târziu a fost comandant al navei), monitorul „Mihail Kogălniceanu”. A comandat șalupa „Vedea” și avizoul „România”.

În Marina civilă a fost ambarcat pe vaporul SMR „Constanța”, apoi a lucrat ca ofițer în Inspectoratul Navigației din Porturi, căpitan al porturilor Constanța, Călărași și Sulina.

A fost delegat al statului român la Congresul Navigației de la Philadelphia (1912), expert în problemele Dunării la Conferința de pace de la Paris (1919), a participat la Congresul Internațional de Navigație de la Cairo (1924), a fost reprezentant al guvernului român la conferința maritimă de la Geneva (1929).

În 1922 a fost primit în Academia Română, singurul marinar care a intrat, până în prezent, în această catedrală a nemuritorilor neamului.

Cu asemenea oameni în frunte, LNR

avea un mare prestigiu în societate. Amiralul Coandă a atras în LNR, ca membri activi, cei mai mari savanți din epocă, precum Nicolae Iorga, Simion Mehedinți, Nicolae Dașcoviciu etc

Jean Bart a făcut să fie colaboratori permanenți ai Ligii scriitori care se bucurau de un succes de public deosebit în acei ani.

Viceamiralul adjutant Nicolae Păiș a îndeplinit numeroase funcții în forțele navale, inclusiv pe cea de ministru al Marinei Militare. O perioadă bună de timp a fost director al Marinei comerciale, cu succese profesionale importante în domeniu.

Amiralul Gh. Sandu a fost comandant al Marinei militare și adjunct al Ministrului Transporturilor și șef al Departamentului transporturi navale.

Viceamiralul Victor Bogdan a fost șef de stat major al Marinei Militare și în cadrul Inspectoratului Asigurărilor de Stat a răspuns de asigurarea navelor civile de transport.

Amiralii Ioan Chiril și Marian Ioan au avut legături și cu Marina civilă, în perioade când au lucrat în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, participând și la pregătirea ofițerilor pentru marina comercială.

Clc Laurențiu Mironescu, cu activitate în Marina civilă (ofițer ambarcat, comandant de navă, director general al portului Constanța, în prezent director de studii la CERONAV), a avut legătură și cu Marina Militară în anii de studii petrecuți în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”.

Las în seama cititorilor să vadă ca Liga nu a fost condusă doar de oameni consacrați exclusiv milităriei, ci de personalități pe a căror pecete este scris MARINAR.

Despre „calibrul” fiecăreia din aceste personalități nu are rost să discutăm.

Vicepreședinte al CDN al LNR,
cam (r) Petre GEORGE

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.

Cu tricolorul la catarg

George PETRE,

contraamiral (r)

vicepreședinte al

Consiliului Director Național al LNR

Navele Marinei Civile și Marinei Militare poartă la bastonul pupa sau la catarg (în marș) drapelul național, pe care marinarii îl numesc pavilionul român (în cazul țării noastre) sau pavilionul tricolor.

Prin anii 70 Studioul Cinematografic al Armatei a realizat un documentar intitulat „Cu tricolorul la catarg”. „Actori” erau pe „scenă” nava școală «Mircea» studenți ai Institutului de Marină, actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrân”. În film este o scenă, ce se petrece prin Mediterana în care un cargou românesc salută cu pavilionul (coborându-l la jumătatea lungimii saulei cu care se ridică la catarg) nava școală, iar bricul răspunde tot cu pavilionul.

De mulți ani în Marină se interpretează în cor, un cântec al cărui refren este așa:

„Marinarii, marinarii
Scutul țării către larg
Peste ape la catarg
Poartă mândri marinarii
Tricolorul la catarg”.

Mândria lor este znică. Dar, li se umflă piepturile de bucurie când pavilionul navelor lor este decorat de șeful statului, cum a fost cazul în ultimii ani, cu pavilionul fregatei „Mărășești” și cu pavilionul navei școală „Mircea”.

Primul șef al statului român modern, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a aprobat în 1861 modelul noului pavilion, tricolorul.

În nr. 2 / ianuarie 1991, revista „Marina română” editată de Marina Militară (Statul Major al Forțelor Navale) a publicat articolul „La catarg «cel tricolor cu banderolă» o importantă hotărâre a domnitorului Alexandru Ioan Cuza”, semnat de prof.univ.dr. Valentin Ciorbea.

Autorul apreciază semnificația actului decizional și furnizează informațiile ce urmează.

Navele românești purtau în 1860 pavilioanele cele vechi (adică al Munteniei și al Moldovei), deși unirea celor două principate se făcuse cu un an mai înainte.

La 19 mai 1861, la propunerea Prefecturii Brăila, Consiliul de Miniștri a hotărât „să se adopte în comun pentru basti-

mentele ambelor Principate cel tricolor cu banderolă [...]”. Printr-un Jurnal domnesc, în trei articole, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a aprobat, la 22 iunie 1861, modelul noului pavilion, tricolorul.

De la această dată toate navele românești aveau obligația de a ridica la catarg și a purta pe mările și oceanele lumii tricolorul statului român.

În perspectiva timpului, hotărârea



luată de Cuza a contribuit la unirea flotei comerciale a Principatelor și la întărirea autonomiei și demnității statului român.

Important este ca prin pavilionul național, navele noastre, ce acostează (acostau) în toate porturile lumii, să arate altor popoare că există o țară numită România.

Această idee este prezentată foarte adesea în cărțile de marină, în scrierile unor mari personalități ale țării.

Locotenent colonel de marină Mihail Drăghicescu, fost șef de stat major al Marinei Militare, unul dintre enciclopediștii de frunte ai țării noastre, considera că pavilionul național al navelor arată lumii că există și un popor numit român. „... și fie ca el, tricolorul român, purtat cu fală pe

orice fel de pavilion, chiar și suedez și japonez, - afară de cel românesc, care flutura timid doar la căpitanie...”.

La sfârșitul secolului 19 (în mai 1895) s-a înființat Serviciul Maritim Român, companie de transporturi maritime cu capital de stat, ale cărui nave au început să poarte tricolorul la catarg.

„Prin Serviciul Maritim Român ne-am afirmat și în dezvoltarea noastră economică și în existența unei marine comerciale române. Este mare și de veci mulțumirea mea sufletească când văz azi că pe rezezele noastre vapoare...se desfășoară mândru tricolorul național și falfăie tot atât de demn și de falnic ca și pavilioanele națiunilor celor mai mari”, aprecia contraamiralul Ioan Coandă, director al Serviciului Maritim Român în perioada 1896-1908.

Oficialitățile țării nu uită de Ziua Marinei Române să pomenească pavilionul român (în restul zilelor, uită din păcate de el).

Ordinul privind sărbătorirea Zilei Marinei, 15 august 1992, se încheie cu o urare adresată celor din Marina Comercială și Marina Militară formulată astfel: cu prilejul „acestei tradiționale sărbători, vă adresez sincere felicitări și urarea ca, prin abnegație și onoare, specifice marinarii români, să duceți mai departe sub pavilionul drag al tricolorului românesc, tradițiile Marinei Române”. Ordinul este semnat de ministrul Apărării Naționale, general - locotenent Niculae Spiroiu și ministrul Transporturilor, Traian Băsescu.

Și mai recent, în anul 2009, în Ordinul ministrului Apărării, al Transporturilor și al Internelor cu prilejul Zilei Marinei Române stă scris: „Domnilor marinari ai companiilor de navigație civilă, manifestați loialitate și respect față de tricolor, oriunde vă aflați și faceți tot ce depinde de dumneavoastră pentru promovarea prestigiu-

lui României în lume!”.

Liga Navală Română militează ca pavilionul țării să fluture în viitor la catargul navelor de transporturi maritime. Pentru a stârni interesul factorilor cu răspundere în domeniu (începând cu Parlamentul și Guvernul) LNR a organizat în mai a.c. Conferința MARITIMA 2010.

Finalitatea așteaptă este adoptarea unei legi noi intitulată LEGEA PAVILIONULUI ROMÂN.



**Decorarea pavilionului navei școală MIRCEA
25 august 2009**

unde de tuturor mărilor, să arate lumii că, în gloria drepturilor omului și al virtuții... poporul român trăiește”.

În 1890, marea noastră și Dunărea încă erau cutureate de pavilioane străine.

Cunoscutul ofițer de marină Aurel Negulescu scria în 1928, că în statul român ce începuse modernizarea în 1859, după 30 de ani „atât pe albastra Dunăre, cât și în porturi (Constanța, Galați, Sulina, Brăila), se putea vedea

FLOTA COMERCIALĂ MARITIMĂ ÎN PROCESUL DE TRANZIȚIE (1990-1995)

Dr. Carmen ATANASIU



Schimbările declanșate în societatea românească de evenimentele din decembrie 1989 au impus și în sectorul transporturilor navale necesitatea unor transformări radicale, având în vedere supradimensionarea flotei maritime și numeroasele probleme cu care se confrunta.

Un Raport privind situația flotei maritime comerciale, elaborat de o comisie a Camerei Deputaților¹ structura, printre altele, fac-

torii care au influențat negativ activitatea flotei până în anul 1989 și anume: **factorii de ordin tehnic** (lipsa de piese, ansamble, subansamble, uzura morală a navelor, staționări de lungă durată a acestora în așteptarea reparațiilor etc.); **factorii de ordin economic** (monopolul întreprinderilor de Comerț Exterior asupra modalităților de transport, lipsa ofertelor de transport, lipsa creditelor valutare etc.); **factorii de ordin strategic** (asimilarea forțată în industrie a pieselor, ansamblor și echipamentelor necesare de fabricație indigenă, politica de economisire forțată privind fondurile de reparații etc.).

După 1990, evoluția flotei comerciale maritime a fost marcată atât de moștenirea negativă menționată, cât și de șocul descentralizării unor structuri din Ministerul Transporturilor, de vidul legislativ creat ca urmare a abrogării subiective a unor acte normative, reducerea drastică a importului și exportului de mărfuri, la care s-au adăugat dispariția monopolului flotei în derularea acestora, liberalizarea transportului internațional, lipsa unei strategii clare privind rezolvarea numeroaselor probleme apărute în acest sector de activitate, condițiile în care s-au angajat diversele forme de cooperare cu parteneri români și străini, schimbările frecvente din conducerea companiilor ș.a.

Pentru restructurarea flotei s-au pronunțat la începutul anului 1990 factorii de răspundere din conducerea Departamentului Transporturilor Navale (D.T.N.) și a flotei maritime. În cadrul unei anchete privind „Viitorul flotei românești” organizată de revista „Marea Noastră”, șeful D.T.N. arăta că „pentru rentabilizarea flotei maritime comerciale românești și depășirea actualei situații în care ea înregistrează pierderi însemnate, logica elementară, comparativ cu situația tuturor flotelor lumii, presupune reorganizarea ei în întreprinderi mici, mai mobile, mai eficiente din punct de vedere economic. Pornind de la realitatea că nici o companie navală din lume nu reunește peste 270 de nave cât

are I.E.F.M. NAVROM, specialiștii Departamentului Transporturilor Navale văd reorganizarea flotei noastre în mai multe companii, ca o condiție esențială a ieșirii din impasul în care ea se află în prezent”².

Procesul a demarat cu reorganizarea flotei având ca bază juridică Hotărârea Guvernului României nr. 494 din 9 mai 1990, care a prevăzut divizarea Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM în trei companii de navigație independente: NAVROM, ROMLINE și PETROMIN, fără a se fi întocmit un studiu de fezabilitate în acest sens. Navele au fost împărțite între companii pe baza unui protocol semnat la 9 august 1990.

În anul 1991, o nouă Hotărâre guvernamentală, nr. 19 din 10 ianuarie, transforma cele trei companii în societăți comerciale pe acțiuni, specializate în: transporturi de mărfuri și pasageri cu nave proprii sau închiriate, în exploatarea mineralierelor și petrolierelor, activități de brokeraj, repararea, cumpărarea și vânzarea de nave.

În situația în care flota maritimă a fost lăsată, la nivel de companie de navigație, să se descurce potrivit unor principii de piață liberalizată, fără a exista încă mecanismele interne ale acestei piețe (piață de capital, bursa de mărfuri, bănci specializate, instituții specializate de asigurări), companiile au adoptat strategii de redresare diferite.

NAVROM S.A. a angajat 60 % din nave prin contracte bare boat, dintre care 50 % cu parteneri români. ROMLINE S.A. a încheiat contracte bare boat și de management în egală măsură, majoritatea cu parteneri români, iar PETROMIN S.A. a angajat 90 % din nave în diverse forme de cooperare, din care 33 % cu parteneri români.

O altă soluție pentru redresarea situației, agreată de cele trei companii, a fost vânzarea navelor. În prima etapă s-au vândut 30 de nave, dintre care 22 scoase din funcțiune și casate; 24 de nave au fost vândute în condiția de navă skrap, navă goală pentru fier vechi. Cu sumele obținute s-au acoperit datoriile curente ale companiilor.

O prezentare sumară a situației celor trei companii de navigație maritimă, este edificatoare.

După divizare, **Companiei de Navigație Maritimă NAVROM S.A.** i-au revenit 84 de cargouri de diverse tipuri, de la 2.400 TDW la 15.555 TDW, cu o capacitate totală de încărcare de 717.963 TDW. În vederea depășirii greutăților și obținerii unor rezultate performante, NAVROM S.A. a încheiat contracte de asociere cu agenți economici implicând diferite forme de cooperare între care: tip societate mixtă, cum a fost cea cu „Roliship”³, contracte de bare boat, precum cel cu Compania de navigație a Republicii Moldova sau asociere în participațiune; NAVROM S.A. fiind



¹ Raportul comisiei de anchetă privind situația flotei maritime comerciale în perioada 1990-1993. În perioada 1990-1993 au fost elaborate trei Rapoarte, între care cel menționat, un program de reparare a navelor, două programe strategice și o notă privind situația flotei, fiecare element conținând propuneri de reorganizare a activității, orientate, mai ales, spre găsirea surselor de finanțare pentru repararea și re tehnologizarea navelor și achitarea datoriei externe (Vezi pe larg Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă (1895-1995), Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța 1995.

² „Marea Noastră”, serie nouă, an I, nr.7, 1990.

³ Societate creată în 1976 printr-un protocol interguvernamental româno-libian.

➔ singura companie care a uzitat și această formă de cooperare. Contractele cu companiile străine au permis schimbarea pavilionului și radierea unor nave din Registrul Naval Român. Navele românești rămase în cadrul companiei n-au putut fi utilizate în totalitate. În trimestrul I al anului 1994, din cele 32 de cargouri existente, 22 au fost imobilizate din diverse cauze.

Compania de Navigație Maritimă ROMLINE S.A. deținea în parcul său naval, după reorganizare, 81 de nave, între 1.920 și 16.480 TDW, cu o capacitate totală de 658.120 TDW, destinate transporturilor de mărfuri generale în vrac, mărfuri containerizate, a vehiculelor rutiere sau vagoanelor încărcate cu marfă.



Datorită problemelor tehnico-financiare, compania a fost obligată, la rândul ei, să încheie contracte de cooperare, similare celor de mai sus. Totuși, la mijlocul anului 1995, ROMLINE S.A. era încă proprietara unei flote de 79 de nave, între care ferry-boat-ul „Eforie”, care, după doi ani de conservare, se pregătea să deschidă linia maritimă Constanța-Samsun, ca urmare a unei înțelegeri dintre guvernele României și Greciei.

Compania de Navigație Maritimă PETROMIN S.A. a preluat din parcul întreprinderii NAVROM tancurile petroliere și mineralierele. Confruntată cu aceleași probleme grave ce reclamau reparații și tehnologizare, compania s-a orientat spre finanțarea externă, încheind 12 contracte de împrumut pentru 273 milioane de dolari. În ceea ce privește contractele de cooperare, lipsa unor clauze privind obligațiile partenerilor străini a condus la pierderi serioase pentru companie, îndeosebi în perioada 1992-1993. Cu toate acestea, prin patrimoniu și tonaj,



4 La începutul anului 1995, flota PETROMIN S.A. cuprindea zece categorii de nave: 2 tancuri – 150.000 TDW; 5 tancuri – 85.000 TDW; 3 tancuri – 39.000 TDW; 1 tanc – 5.000 TDW; 3 mineraliere – 165.000 TDW; 15 mineraliere – 65.000 TDW; 15 mineraliere – 55.000 TDW; 10 mineraliere – 25.000 TDW; 8 mineraliere – 18.000 TDW; 7 mineraliere – 12.500 TDW.

PETROMIN S.A. se înscria, încă între marile companii de navigație ale lumii⁴ și avea legături cu 50 de porturi de pe diferite continente. După 1989, navele sale au continuat să exporte produse ale industriei românești, mai ales ciment, într-o proporție ascendentă și să aducă în țară minereu de fier, fosfați, cărbuni, bauxită și țiței.

O etapă din complexul proces de tranziție pe care l-a parcurs și flota maritimă comercială a fost privatizarea managementului naval.

Lipsurile financiare care n-au permis soluționarea rapidă a numeroaselor probleme tehnice cu care se confrunta flota maritimă, blocajul economic, dar și dorința unor specialiști din transporturile navale de a se angaja pe drumul economiei de piață, asumându-și riscurile inerente ce decurgeau de aici, au determinat începutul procesului de privatizare a shippingului românesc.

Prima companie privată care a reușit să preia la 23 septembrie 1991 în contract de bare boat, două nave – „Romanați” și „Zimnicea” – a fost societatea CONAV S.R.L. Exemplul activității profitabile a acestei companii a fost urmat și de alte societăți, numărul acestora ridicându-se, la începutul anului 1995, la circa 80. Dar, dată fiind situația în care se găsea flota la începutul anilor '90, cooperarea companiilor de stat cu societățile particulare s-a dovedit profitabilă pentru cele dintâi.

Soluțiile aplicate de factorii de răspundere în domeniu, prin divizarea în trei flote și privatizarea managementului, arată că flota maritimă comercială se afla, practic, la începutul perioadei de tranziție.

Devenea din ce în ce mai limpede că viitorul flotei maritime comerciale românești depindea de adoptarea legislației specifice tranziției și dezvoltării economiei de piață în domeniul transporturilor navale, de sursele de finanțare ale acestui proces complex al cărui principali pioni erau re tehnologizarea, construcția de noi nave și sprijinirea privatizării.

ACCIDENTE ȘI NAUFRAGII ALE NAVELOR MARITIME ROMÂNEȘTI

1898 - La 22 februarie pasagerul „MEDEEA” a eșuat în dreptul Farului de la Șabla; la 28 februarie, pasagerul „METEOR” a eșuat în dreptul Capului Șabla în urma unei puternice furtuni.

1907 - Pasagerul „PRINCIPESA MARIA” a eșuat în insula TENEDOS (Grecia).

1925 - La 03. ianuarie, cargoul „TURNU SEVERIN” a eșuat pe un banc de nisip în fața portului francez BOULOGNE SUR MER din cauza vremii rele (vânt puternic).

1927 - La 06 februarie, pasagerul „ÎMPĂRATUL TRAIAN” a naufragiat pe coasta Mării Negre, la 5 Mm sud de Capul Tuzla, în dreptul satului Tatlageac (azi 23 AUGUST).

1940 - La 10 octombrie cargoul „BUCUREȘTI” a fost aruncat de furtună printre stâncile Insulei SAMOTRACE (Turcia).

1944 - Pe data de 11 mai, ora 16:17, cargoul „DUROSTOR” s-a scufundat în Marea Neagră (în apropiere de Sevastopol), în urma unui atac de către avioanele torpilelor germane 20 și 21 (au fost lansate 4 bombe). Echipajul a fost salvat de o navă de escortă. Au murit trei persoane în Spitalul militar din Constanța; la 01 septembrie, cargoul „OITUZ” se scufundă în portul Constanța fiind torpilat de către submarinul german „U - 23”.

1960 - Cargoul „BRĂILA” a intrat în coliziune cu nava italiană „GIUSEPPE EMILIO” pe timp de ceață, în Marea Marmara. În urma coliziunii nava italiană s-a scufundat, iar un ofițer și-a pierdut viața.

1961 - La 29 noiembrie cargoul „IASI” a avut un incendiu la bord într-un marș care a avut ca punct de plecare portul ROUEN (Franța) spre portul italian ANCONA. În urma incendiului au murit

12 membri ai echipajului. A fost remorcat spre un port italian, descărcat și i s-au făcut reparații de primă urgență. Apoi a continuat călătoria spre țară, iar la 29 decembrie aproape de BARI – Italia, a naufragiat (aruncat pe stânci) și ca urmare abandonat.

1966 - petrolierul „PLOIEȘTI” a intrat în coliziune cu barcagul turcesc „BEREKET” în Strâmtoarea Bosfor, barcagul s-a scufundat, iar 7 membri din echipajul turcesc și-au pierdut viața.

1971 - cargoul „LUPENI”, navigând spre Strâmtoarea Bosfor din Marea Marmara, în condiții de vizibilitate redusă, a eșuat la sud de intrare, eșuarea având loc și din cauza lipsei unor amenajări hidrografice de navigație adecvate.

1973 - La 01 octombrie, în Strâmtoarea Dardanele, nava „ROVINARI” s-a lovit de nava turcească „GENERAL K. ORBAY”. Nava românească a suferit avarii și a provocat grave avarii unei nave turcești, care a eșuat voit pentru scufundare. La 9 decembrie, ora 15:35 cargoul „DĂMBOVIȚA” s-a răsturnat și s-a scufundat în Golful Biscaya ca urmare a neamării corespunzătoare a mărfii de la bord (role de sârmă).

1975 - La 28 mai, cargoul „HUNEDOARA” a eșuat la CAP MODA (la sud de portul HAIDAR PAȘA- Turcia) pe timp de ceață.

1976 - La 13 ianuarie, cargoul „PALAS”, care venea din Marea Egee, a intrat în coliziune cu nava olandeză „HOLMART”, care naviga spre ISKENDERUN - Turcia pe drum greșit, după efectuarea controlului valmal de către autoritățile din CHANAK. Nava olandeză a fost grav avariata. În plus, echipajul olandez se găsea în stare de ebrietate.

continuare în pagina 43



În numai 5 ani

Belgia a creat o flotă națională fără niciun ban de la stat

De ce n-ar putea și România?

Interviu cu clc Laurențiu Mironescu, director de programe în cadrul Centrului Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale (CERONAV)



Rep: Domnule Laurențiu Mironescu, credeți că țara mai are nevoie de o flotă maritimă comercială sub pavilion românesc? Exporturile și importurile pot fi realizate foarte bine cu flotele altora.

L.M.: România nu mai are nevoie de o flotă de stat sub pavilion românesc. Fiind o țară cu o zonă de litoral consistentă și cu unul dintre cele mai mari porturi ale Europei, ea ar trebui să aibă o politică de atragere a navelor sub pavilionul său. De ce? Pentru că, în general, orice navă adusă sub pavilionul unei țări generează, pe orizontală, venituri și oferă oportunități cetățenilor ei. Asta-i toată filosofia. Sunt de acord cu ideea că statul nu trebuie să investească bani în shipping deoarece bugetul său are altă destinație: sănătate, învățământ, adică activități sigure și indispensabile. Transportul maritim este un business riscant, iar riscurile trebuie lăsate în seama oamenilor de afaceri. Singurul lucru pe care trebuie să-l facă statul este să le ofere acestora o schemă fiscală care să-i încurajeze să investească în shipping.

Rep: România a avut două tentative de a promova o asemenea schemă fiscală, instituind, prin intermediul a două acte normative, OG 116/1998 și Legea nr. 231/2004, așa-zisul regim special pentru activitatea de transport maritim internațional. A acordat câteva facilități pe care, apoi le-a anulat. Nu este aceasta cea mai bună dovadă că statul român nu este interesat de o flotă sub pavilion român?

L.M.: Nu sunt de acord cu această interpretare. Mai degrabă este o dovadă că

statul român nu are funcționari competenți în problematica transportului naval. Ei nu înțeleg filosofia shipping-ului. Aproape 85% din comerțul mondial este asigurat de transportul maritim, iar acesta se sprijină pe eforturile armatorilor, care pun la bătaie sume enorme, într-o afacere supusă riscurilor. Vremea, pirateria, fluctuațiile de prețuri, cursul valutar, concurența, crizele economice, toate fac să crească riscurile din acest business. Unele dintre statele lumii au înțeles că nu trebuie să mai adauge noi motive de incertitudine. Începând cu Olanda, în 1992, și terminând cu Belgia. În 2005, mai multe state, printre care Franța și Marea Britanie au înființat registre navale care exonerează armatorii de o parte cât mai mare din taxe. Guvernele respective își fac socoteala că armatorii, pe banii lor, generează locuri de muncă și activități aducătoare de venituri, nu doar în propriile companii, ci și pe orizontală, în șantierele navale, în unitățile producătoare de furnituri și servicii pentru nave, în sistemul de învățământ și de training pentru echipaje.

Rep.: Cum vă explicați faptul că state care nu au ieșire la mare, precum Austria, Cehia, Ungaria, au nave maritime înmatriculate sub pavilioanele lor naționale? Birocrațiile lor fiscale sunt mai competente în domeniul marinăriei decât cea românească?

L.M.: Această comparație este o dovadă că sistemul birocratic românesc este mult prea bolnav și că nu se poate înșănătoși doar cu aspirine. Trebuie să te zbați, să demonstrezi utilitatea unei flote românești, să-i schimbi mentalitatea. Este nevoie și de sprijin din partea factorului politic. Eu cred că inițiativa privind instituirea unui regim fiscal care să atragă nave sub pavilion român va fi acceptată dacă vom reuși să aducem argumente convingătoare. Eu am preocupări de mai mult timp în această direcție. Pe vremea cât am fost parlamentar, n-am avut sorți de izbândă. Sper ca de acum înainte să urnim lucrurile din loc.

Rep.: Concret, ce veți face? Veți lansa un proiect, o propunere? Aceasta presupune

vreun efort din partea statului român?

L.M.: În primul rând, cei care vom susține proiectul trebuie să-i arătăm statului român că nu-l costă niciun ban. Actele normative amintite de dumneavoastră presupuneau niște ajutoare din partea statului, mai ales la construcția de nave noi. Singurul lucru pe care va trebui să-l facă statul este să renunțe la ideea de a taxa profitul companiilor de navigație. Va trebui să instituie o sumă forfetară mică pentru armatori, așa cum este peste tot în Europa, astfel încât pavilionul român să devină atractiv. România ar trebui să ia exemplul Belgiei. La inițiativa profesorului Mark Noytemans, susținută de asociația armatorilor din această țară. S-a inițiat un regim fiscal favorabil, respectiv taxa unică pe tonaj. Din 2004, când pavilionul belgian nu avea nicio navă, s-a ajuns la 85 de nave, anul trecut. O parte dintre ele aparțin armatorilor belgieni care arboraseră pavilioane de complezență. Am informații că armatori din Franța vor să părăsească pavilionul țării lor pentru cel belgian. Investițiile armatorilor sunt atât de mari, încât, mai ales în vremuri de criză, îi determină să migreze spre pavilioanele cele mai atractive din punct de vedere fiscal. Dar să vedeți ce impact a avut apariția acestei flote sub pavilion belgian. Academia Navală din Anvers era pe cale de desființare, având promoții de doar 25 de persoane. Era finanțată de primărie și alte organisme, pentru a nu-și da obștescul sfârșit. Acum a ajuns la 600 de absolvenți pe promoție. La rândul lor, șantierele navale belgiene au înregistrat creșterea comenzilor de reparații.

Rep.: Am reținut: sunteți adeptul modelului belgian. Ce ar trebui să facă România?

L.M.: Ar trebui să adopte taxa unică pe tonaj. Legislația fiscală actuală nu-i aduce niciun ban din shipping. Taxa forfetară pe tonaj îi va asigura nu doar venituri importante, ci și locuri de muncă pentru români.

Rep.: În afară de a încasa taxa, statul va mai avea alte obligații? Mă refer la inspecțiile pe care va trebui să le asigure și la cele privind sistemul bancar.

L.M.: Când navele care au ipotecă trec

de la un pavilion la altul, statul care le primește trebuie să-și asume obligația de a recunoaște ipotecile băncilor finanțatoare ca fiind de gradul I. La rândul său, Ministerul Transporturilor, prin intermediul Autorității Navale Române, va trebui să vegheze ca toate navele sub pavilion românesc să respecte reglementările interne și internaționale. Deci, trebuie să facă inspecții, să elibereze documente și așa mai departe.

Rep.: *Mi-a fost dat să aud exclamațiile de satisfacție ale unor reprezentanți ai Ministerului Transporturilor și ANR care se felicitau că nu mai sunt nave sub pavilion românesc și că au scăpat de probleme. O asemenea atitudine nu este potrivnică proiectului dumneavoastră?*

L.M.: Viziunea aceasta păguboasă a avut rolul ei în 2003. Pe atunci, România se afla în procedura de aderare la Uniunea Europeană, care presupunea ca și flota națională să îndeplinească standardele internaționale. Din nefericire, parcul

naval suferea de lipsa finanțării și a investițiilor, ceea ce făcea ca România să figureze pe listele negre ale shipping-ului internațional. În 2003 s-a luat decizia, la nivelul Ministerului Transporturilor, ca acelor nave care se înregistrau cu probleme frecvente, cu rețineri, să li se retragă pavilionul românesc. Astfel, din flota românească au dispărut evenimentele, dar nu pentru că navele ar fi fost aduse la standardul tehnic internațional, ci pentru că au fost eliminate navele. Situația este cu totul alta astăzi și eu cred că ANR va susține relansarea pavilionului național.

Rep: *Ce veți face, în continuare, pentru promovarea proiectului?*

L.M.: În primul rând, va trebui să aplicăm o strategie de comunicare, de atragere a susținătorilor. Vom pregăti o conferință de mai mare amploare. Liga Navală Română s-a angajat, deja, în această direcție. Am un deosebit respect pentru oamenii din fruntea ei, care nu se

împacă deloc cu dispariția flotei comerciale române și se străduiesc să-i sensibilizeze pe toți cei ce pot face ceva.

Rep.: *Discuțiile se vor încheia cu un proiect de lege?*

L.M.: Legea deja o am; este traducerea legii belgiene. Voi vorbi la evenimentul pe care îl vom organiza, despre beneficiile Belgiei.

Rep.: *Credeți că un asemenea proiect va avea susținerea parlamentară necesară?*

L.M.: Sprijin parlamentar vom avea cel puțin din partea PD-L. Mircea Toader, șeful grupului parlamentar, este șef mecanic și fost director general al Centru-lui de Perfecționare din Galați. Anul trecut, mi-a promis că va susține această idee.

*Interviu realizat de
Ioan Țița Călin și publicat în
cotidianul „Cuget liber“*

Pregătirea Conferinței - MARITIMA 2010

La Conferința pe țară a Ligii Navale Române din 16 mai 2009, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan a lansat ideea organizării unei mese rotunde cu tema „România are nevoie de flotă maritimă“.

În darea de seamă C.D.N. propunea ca în cadrul LNR să aibă loc un simpozion intitulat „Flota, încotro?“. Pentru că tema era formulată interogativ, imediat au apărut întrebările: care flotă? Și răspunsul: dacă nu există flotă de transporturi comerciale maritime, nu are cine să se îndrepte către undeva.

Prima idee a prins contur: revista „Marea Noastră“ a publicat în două numere consecutive articole despre necesitatea pentru țara noastră a transporturilor navale maritime.

S-a constituit un Comitet de organizare a unei Conferințe intitulată: „Maritima - 2010“. Din comitet au făcut parte vam (r) ing. Ilie Ștefan (președinte), cam (r) George Petre, cam fl (r) Dan Leahu, clc Adrian Mihei, clc Laurențiu Mironescu.

Pentru documentare cei din comisie au purtat discuții individuale cu specialiști în domeniu. De la Autoritatea Navală Română s-a discutat cu: clc Paul Brânză (director general), clc Șerban Berescu (director), clc Ghe. Georgescu, clc Petre Chirobocea, ing. Ion Cărbunaru. De la CERONAV (Centrul de pregătire și perfecționarea personalului din transporturile navale) s-a discutat cu: Dorel Popa (director general), clc Laurențiu Mironescu (director), clc Vasile Blănuș, clc

Gelu Banboi. De la APCM cu clc Ioan Bălan (director general).

Au mai fost audiate opiniile următorilor: Ioan Țița Călin (ziarist), clc Petrică Gheorghiu, clc Lucian Gafencu, clc Cornel Idu, clc Nicolae Moise, Adrian Mihălcioiu (președintele Sindicatului Liber al Navigatorilor), clc Mircea Baniș, clc Călin Marinescu, am (r) Traian Atanasiu, ing. Constantin Buzatu, vam (r) Constantin Iordache, clc Andrian Mihei, clc Relu Ionescu, cam fl Dan Hăulică, clc Gheorghe Bosânceanu, clc Dumitru Mărășescu.

S-a apelat la astfel de îndelungi și interesante discuții după principiul că, spre a cunoaște realitatea unui domeniu este suficient să întrebăm suficient de mulți oameni, suficient de pricepuți.

În comitetul de organizare, în ședințele săptămânale, s-au purtat aprige și utile discuții, principalii protagoniști fiind clc Andrian Mihei și clc Laurențiu Mironescu.

Pentru Conferință s-au trimis invitații, în care era inserat motto-ul: „Țara care a fost dăruită cu ape navigabile și ieșire la mare, dar a nesocotit aceste daruri, se condamnă singură la sinucidere“ (viceamiral Ioan BĂLĂNESCU) și se arăta tema acesteia: „Promovarea Pavilionului Național al României la navele de transport maritim“.

Participanții au mai primit Programul Conferinței Maritima 2010 în care este formulat și scopul acesteia. Reproducem

integral referirea la acesta.

„Perioada pe care o trăim poate fi caracterizată drept cea mai mare criza a lumii moderne, fenomen ce se manifestă deja de peste 18 luni. Venind după o dezvoltare unică în istorie, la nivel global, sectorul transporturilor maritime parcurge o perioadă nefastă, la începutul căreia costurile operării navelor s-au dovedit a fi mult mai mari decât rata navlurilor.

România are avantajul competitiv oferit de cei 245 km de litoral și de cei 1.000 de km de Dunăre. Acesta a făcut posibil ca două coridoare pan-europene să aibă Constanța ca punct de origine. România este posesoarea celui mai mare port al Mării Negre și bazinului de est al Mării Mediterane, iar sectorul construcțiilor navale este puternic reprezentat - 7 șantiere navale într-o zonă de 500 km². De asemenea, personalul navigant român se ridică la aproximativ 35.000 de oameni.

România are obligația să nu ignore potențialul social al sectorului maritim, activitatea maritimă și portuară derulată prin Portul Constanța care generează, direct și indirect, peste 70.000 de locuri de muncă în județul Constanța și influențează alte zeci de mii de locuri de muncă la nivelul întregii țări.

Ce ne dorim?

- Revigorarea statutului maritim al României.

- Elaborarea unui cadru legislativ mar-

→ itim în România, în concordanță cu legislația europeană;

- Măsurile fiscale de transformare a pavilionului român într-unul atractiv, atât pentru armatorii români, cât și pentru cei străini;



27 mai 2010

Organizator:



Liga Navală Română

invitație

- Protejarea profesiei de navigator în România printr-un management corect al resurselor umane, prezente și viitoare.

De aspecte organizatorice și logistice s-au ocupat, sub îndrumarea nemijlocită a președintelui LNR, următorii: ing. Costel Mitu (redactare și tehnoredactare de invitații, pliante, benere etc), doamna Adriana Mironescu (asigurare financiară, tipărire documente, atenții simbolice acordate participanților, tipărituri, relații cu sponsorii și partenerii media, pregătire cocktail ș.a.), dr. Carmen Atanasiu (comunicate de presă, invitarea reprezentanților mass-media), cam fl (r) Dan Leahu (stabilirea listelor de invitați din partea LNR, difuzarea invitațiilor).

Efortul celor care s-au ocupat de pregătirea Conferinței a fost răsplătit de reușita acesteia.

Redacția

MARITIMA 2010

- prima ediție -

Dr. Andreea ATANASIU CROITORU

Muzeograf principal la Muzeul

Marinei Române

Redactor-șef al Anuarului Muzeului

Marinei Române



Liga Navală Română a organizat joi, 27 mai 2010, prima ediție a Conferinței „Maritima 2010”, inițiativă susținută de Ministerul Transporturilor, de Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, de companiile de navigație, de crewing și de agenturare, de Sindicatul Liber al Navigatorilor și de instituțiile de învățământ maritim.

Lucrările s-au desfășurat la Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, cu sprijinul Romanian Transport Promotion.

Sub titlul generic „Promovarea pavilionului român”, organizatorii seminarului, pornind de la perioada grea prin care trece sectorul transporturilor maritime, și-au propus să dezbată și, în mare măsură, au reușit, schițarea unor idei referitoare la posibile strategii în transportul maritim românesc, formularea unor sugestii referitoare la căi optime de urmat pentru revigorarea statutului maritim al României, de transformare a pavilionului român într-unul atractiv pentru armatorii români, dar și străini, prin aplicarea unei politici fiscale avantajoase. S-a discutat și despre modalități de protejare a profesiei de navigator prin managementul corect al resurselor umane, prin elaborarea unui cadru legislativ maritim în România, în concordanță cu legislația europeană.

Proiectul de relansare, prin demersuri succesive, a transportului maritim românesc, are drept obiectiv punerea bazelor pentru renașterea flotei românești, readu-

cerea României alături de celelalte țări care au flote înregistrate sub pavilionul național.

La dezbateri au participat: viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al Ligii Navale Române, cel care, de fapt, a avut ideea dezbaterii acestor probleme în cadrul unei conerințe cu participare largă, clc Laurențiu Mironescu, primul președinte al L.N.R. provenit din cadrele active ale marinei civile, moderatorul lucrărilor, membri ai Ligii Navale Române, reprezentanți ai filialelor L.N.R. din Constanța, București, numeroși reprezentanți ai elitei shippingului românesc.

Ministerul Transporturilor a fost reprezentat de clc Viorel Olea, directorul general al Departamentului de transporturi navale, iar Parlamentul României, de deputatul Maria Stavrositu.

Startul oficial în realizarea proiectului a fost dat la Conferința „Maritima 2010” în eleganta sală de conferințe a CCINA.

Viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, a făcut o trecere în revistă a momentelor principale din istoria flotei comerciale românești și a pledat pentru renașterea flotei sub pavilion român. Totodată a prezentat concluziile unui sondaj realizat în rândul celor ce activează în shipping. Majoritatea consideră că momentul nu este oportun pentru înființarea unei flote maritime comerciale românești, din cauza condițiilor de piață, iar cei care acceptă totuși ideea consideră că numai capitalul privat își poate asuma o asemenea misiune, sau capitalul mixt, de stat și privat. În pofida controverselor de opinii, dl viceamiral și-a exprimat convingerea că România, „fără binecuvântată cu ieșire la mare” a fost o putere navală și trebuie să redevină o putere navală, ceea ce nu ar fi posibil fără renașterea uneia din componentele sale de bază – flota maritimă comercială. Pentru atingerea acestui obiectiv LNR își propune să ducă o susținută campanie de convingere a factorilor de decizie, campanie care debutează cu Maritima 2010.

Luând cuvântul, clc Viorel Olea a prezentat punctul de vedere al Ministerului Transporturilor și a dat asigurări că se dorește să se revigoreze transportul maritim comercial, dar cu respectarea cadrului legislativ oferit de Uniunea Europeană, respectiv: Cartea albă „Politica europeană de transport” și Convenția privind „Ghidul pentru ajutorul de stat în transportul maritim”. Referindu-se la Comunicarea Comisiei C(2004)43, dl. Viorel Olea

a prezentat succint Liniile directe ale Comisiei privind ajutorul de stat către transportul maritim, linii menite să clarifice ce scheme de ajutor din partea statului pot fi introduse pentru a susține interesele maritime comunitare. În același timp, „ajutorul de stat ar putea să fie o soluție pentru revigorarea pavilionului național” - a declarat V. Olea.

Invitat să-și exprime punctul de vedere, Mihai Daraban, președintele unicei camere de comerț din România care are navigația în obiectul său de activitate, s-a arătat

să redevină eficientă sunt necesare o serie de măsuri care să asigure pescajul pe fluviu timp de 365 de zile pe an, spărgătoare de ghiță și piețe în Europa Centrală, Serbia, Slovacia, Ungaria, Austria, fiind, după părerea sa, suficiente chiar și pentru dezvoltarea, portului Constanța. Momentul este favorabil dacă se are în vedere că Serbia nu mai are aceleași relații cu Muntenegru, care a recunoscut Kosovo în defavoarea sa, deci nu mai are acces la mare.

În continuare, clc Laurențiu Mironescu, moderatorul lucrărilor, a dat

ropa s-a confruntat cu o migrație a flotelor bătrânului continent spre pavilioanele de complezență, mult mai atractive din punct de vedere fiscal, a spus el. În acest deceniu, UE și-a regândit strategia și a legiferat ajutorul de stat pentru transportul maritim. Multe dintre statele membre profită de cadrul comunitar permisiv și aplică o serie de facilități. Cea mai importantă dintre ele este înlocuirea impozitului pe profit cu o taxă modică pe tonajul navelor. În acest moment, doar trei nave arborează pavilionul român, dintre care două sunt de stat”, a declarat președintele LNR. Potrivit acestuia, burocrăția sufocantă și lipsa facilităților fac ca armatorii să se îndrepte către state unde sunt scutiți de la plata unor anumite taxe, ceea ce încurajează investițiile în domeniul maritim. Laurențiu Mironescu a trecut în revistă un avantaj de facilități și condiții care ar trebui să se regăsească în viitoarea Lege a pavilionului român. Președintele Ligii Navale Române a trecut în revistă și facilitățile și condițiile care ar trebui să se regăsească în noua lege a pavilionului român, care să stimuleze crearea unei flote românești solidă din punct de vedere numeric, dar nu numai. În acest context, dl. Laurențiu Mironescu și-a exprimat convingerea că „Liga Navală Română poate deveni un forum de inițiativă și susținere pentru dezvoltarea industriei nautice românești, așa cum s-a întâmplat și în alte state europene, de exemplu, în Belgia”. În concluzie, a arătat domnia sa, sunt suficiente argumente și justificări pentru a încheia aceste lucrări cu o inițiativă legislativă menită, prin aplicarea ei, chiar și în condiții de criză, să facă posibile investițiile sub pavilionul României, ceea ce ar aduce încasări la bugetul de stat, pe care altfel nu le-ar fi realizat nicodată. Mai mult, ar oferi locuri de muncă celor 35.000 de navigatori personal brevetat, numeroșilor marinari, dar și lucrători în domeniile conexe flotei.

Clc. Andrei Mihei, președintele Asociației Armatorilor din România, a precizat că inițiativa luată în discuție este salutară. Renașterea pavilionului național nu implică nicio cheltuială din partea statului român. Dimpotrivă, acesta va avea de câștigat. El a atras atenția că nu sunt suficiente facilitățile și că e nevoie de stabilitate legislativă, pentru a nu se repeta ceea ce s-a întâmplat în 1999. Atunci, „Ministerul de Finanțe și BNR au îngropat regimul special maritim, care începuse să atragă companiile de navigație”. În același timp cu România, Georgia a înființat propriul regim special, iar astăzi a ajuns la 300 de nave înregistrate, care îi aduc „o căruță de bani”, în fiecare an. Chiar și Republica Moldova, cu o ieșire de doar



încântat de inițiativa Ligii Navale, exprimându-și speranța că seminarul va răspunde unor întrebări, mai mult sau mai puțin delicate și va finaliza lucrările cu o rezoluție cuprinzând soluții menite să contribuie la renașterea flotei românești. Trecutul trebuie lăsat în urmă. Oricum, în anul 2000 nu am mai fi avut flotă, cea mai mare parte a navelor depășind cu mult durata medie de viață normală, iar nave noi neadăugându-se. Marile companii petroliere, arăta domnia sa, nu folosesc nave cu vârsta mai mare de 15 ani. „Acum trebuie să lucrăm pentru viitor, să vedem ce trebuie făcut pentru a atrage navele sub pavilionul român. Există o flotă de 1,5 - 2 milioane tdw, care aparține unor români, dar care este înregistrată sub pavilioane mult mai atractive din numeroase puncte de vedere”. Menționând prezența Raiffeisen Bank printre susținătorii inițiativei, domnul Daraban a precizat că viitoarea Lege a pavilionului trebuie să răspundă și condițiilor impuse de băncile comerciale, pentru că ele asigură finanțarea companiilor de shipping. Un aspect important atins de domnia sa în discursul rostit, s-a referit la potențialul enorm pe care îl reprezintă Dunărea pentru flota românească. Statisticile portului Constanța vorbesc de la sine. De exemplu, din 14.000 de nave operate în portul Constanța în anul 2008, 8.000 au fost fluviale. Dar, pentru ca navigația pe fluviu

cuvântul vicepreședintelui Consiliului Județean Constanța (CJC), Cristinel Dragomir, care a venit la Conferință atât în calitate de reprezentant al Consiliului, cât și de absolvent al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” și de student al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”. „România are foarte mulți ofițeri de marină bine pregătiți și are o tradiție îndelungată în transportul pe mare, dar, din păcate, în ultimii ani s-a ajuns ca numai câteva nave să mai arboreze pavilionul român”, a declarat dl. Cristinel Dragomir. El a adăugat că trebuie luate măsuri pentru ca proprietarii navelor să-și facă sediile în România: „Trebuie să acordăm facilități armatorilor, pentru ca aceștia să vină în România”. Din nefericire, din cauza faptului că descentralizarea lasă de dorit, CJC nu poate interveni major în luarea unor măsuri concrete în această direcție. „Ar trebui – a spus el – să se poată lua decizii și la nivelul autorităților locale. Totuși, în măsura posibilităților, vom sprijini actele legislative menite să sprijine politica națională de pavilion”.

Făcând apel la modelele europene, dintre care cele olandez, norvegian și grecesc sunt aplicate în 15 state comunitare, clc. Laurențiu Mironescu, președintele LNR, a prezentat experiența statelor europene în susținerea pavilionelor naționale. În anii '70 - '80, Eu-



800 de metri la Dunărea maritimă, a reușit să adopte o lege a pavilionului, simplă și foarte atractivă.

O importantă problemă luată în discuție a fost și cea referitoare la Statutul actual al navigatorilor.

Clc. Dan Urecheanu, președintele companiei de crewing „Arpinav”, a prezentat experiența Franței. Și ea a făcut greșeli, pe care a trebuit să le repare prin introducerea facilităților fiscale, pentru a recâștiga flota pierdută. Domnul Urecheanu a evidențiat mai multe probleme concrete, la care trebuie să răspundă Legea pavilionului român, pentru a atrage armatorii și asta o poate face numai statutul fiscal al pavilionului. Între altele se evidențiază, problema garanțiilor bancare, moneda folosită, vârsta maximă a navelor, inspecțiile și societățile de clasificare admise, repatrierea profitului, naționalitatea comandanților și a echipajelor etc.

Clc. Laurențiu Lazăr, consulul onorific al Norvegiei, specialist în domeniul crewingului, a pus accentul pe problemele sociale: „Este nevoie de un statut al navigatorilor și de armonizarea Codului muncii cu acesta”.

Adrian Mihălcioiu, președintele Sindicatului Liber al Navigatorilor, a început prin a arăta că „trebuie să învățăm din greșelile trecutului pentru a nu le repeta în viitor”. După părerea sa, România nu a avut o strategie maritimă coerentă, reală. Flota era bătrână, dar putea să renască „vândută în schimbul unor nave noi care ar fi trebuit direcționate către sistemul burselor și, de aici, către sistemul privat, fără ca acel vestit FPS să fie arbitru al părților al excluderii și decăderii shipping-ului românesc”. Instituția pe care o conduce, sindicat al marinarilor reprezentativ în România, este interesată și susține existența unui pavilion român care să încurajeze pe români să devină armatori. În același timp, dorește o legislație modernă, care să ofere facilități în primul rând românilor și apoi capitalului străin. În noua legislație, a spus Adrian Mihălcioiu, trebuie să existe un capitol referitor la contracte de muncă arbitrate pentru cei care folosesc pavilionul român, contracte negociate în urma unui dialog real între reprezentanții armatorilor și cei ai marinarilor, iar legislația odată stabilită și intrată în vigoare să nu poată fi „clintită” decât cu acceptul celor două părți, pentru că, dacă schimbările politice atrag după sine și schimbarea legislației, „se distruge tot ce încercăm să clădim azi”. Vorbind despre contractele colective de muncă liderul SNL a insistat asupra necesității aplicării Convenției Organizației Internaționale a Muncii din 2006, privind condițiile minime de muncă și viață la bordul navelor. În ceea ce privește politicienii care dirijează destinele flotei, aceștia trebuie să

fie „oameni proveniți din shipping și pentru shipping”, nu numiți politic, oameni care nu au nici o legătură cu marina și navigația. „Sperăm – a încheiat Adrian Mihălcioiu – să nu pierdem 115 ani de experiență a flotei maritime comerciale, singura țară din lume cu ieșire la mare fără flotă maritimă”.

Luând cuvântul profesorul univ. dr. inginer Haralambie Beizadea, din cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a arătat domeniul transporturilor maritime este important de vreme ce 90 % din transporturile mondiale se execută pe mare, transporturi deservite de aproximativ 1.250.000 nave iar soarta a 6,7 milioane de oameni depinde de cei 7 milioane de navigatori, dintre care 45.000 ofițeri. De aceea și azi, în condițiile crizei economice există nevoia de personal, în special brevetat, deficitul de ofițeri fiind mare de circa 27.000. În acest context, pregătirea personalului navigator în România trebuie abordată cu foarte mare seriozitate, pentru a forma specialiști adecvați navelor moderne, unanim acceptați. Cu atât mai mult cu cât avem tradiție în domeniu, competențele profesionale ale navigatorilor români fiind apreciate de armatorii români și străini. Dar, buna desfășurare a procesului de pregătire se confruntă cu o serie de probleme majore, cum sunt: susținerea financiară precară a învățământului de marină, asigurarea pregătirii practice a cadetilor, aceștia fiind adesea refuzați de armatori; numărul admis obligatoriu al acestora la bord ar trebui prevăzut în Statutul pavilionului român. Într-adevăr, performanțele profesionale ale unora dintre ei lasă, uneori, de dorit ceea ce impune ca pregătirea profesională de calitate să fie dublată de o selecție cu adevărat exigentă. Cu siguranță, aici joacă un rol foarte important aspectul socio-uman, navigația fiind o profesie care cere și calități native speciale; ar trebui ca legislația să prevadă în statutul de pavilion, mijloace de selecție a celor care doresc să practice această profesie, bazate pe profilul socio-moral. Rezumând, în alocuțiunea sa, ing. Haralambie Beizadea a pledat ca, odată cu Legea pavilionului, să se soluționeze probleme precum: statutul navigatorilor, stagiile de practică ale cadetilor, stagiile de pregătire profesională la bordul navelor și examenele de absolvire.

Referindu-se la cele afirmate de antevorbitor, dl. Laurențiu Mironescu și-a exprimat părerea că politica de pavilion ar trebui să prevadă și rezolvarea punctelor slabe ale învățământului de marină, între altele prin înființarea sau reînființarea școlilor de specialitate, în primul rând a Liceului de marină, desființat cu ani în urmă, adevărată „fabrică de caractere” după părerea sa.

Contraamiralul de flotilă dr. Romulus Hildan, șeful Serviciului Doctrină și In-

strucție din cadrul Statului Major al Forțelor Navale a luat cuvântul arătând că o mare problemă în evoluția marinei române este legislația ambiguă, stufoasă, lipsită de stabilitate nebazată pe o doctrină unitară elaborată în concordanță cu interesul național în întregul său. După părerea sa, Liga Navală Română, prin prezentul demers, „inaugurează o etapă benefică pentru interesele navale ale României”. Dacă cele preconizate vor deveni realitate, vor putea fi luate măsuri și pentru abordarea unitară a învățământului de marină, domeniu care impune și schimbarea unor mentalități. „Nu mai avem nevoie - a spus domnia sa - de un învățământ informativ, bazat pe cursuri create pentru profesori. Avem nevoie de învățământ de perspectivă, capabil să formeze specialiști performanți, învățământ în care să fie implicați și ofițeri de marină civilă, oameni cu mare experiență în navigație, comandanții de lungă cursă fiind, prin analogie, amiralii marinei comerciale”.

În finalul lucrărilor, președintele LNR Laurențiu Mironescu, a anunțat participării că în cel mai scurt timp, vor primi, în format electronic, propunerile legislative, elaborate pe scheletul Ordonanței 116/1998, puse, în acest mod, în discuția celor interesați. Proiectul de lege schițat de noua conducere a Ligii Navale Române, îmbogățit cu propunerile participanților, va fi prezentat Ministerului Transporturilor, care s-a angajat să-l susțină. În toamnă, odată cu redeschiderea lucrărilor, proiectul legislativ, însoțit de Statutul navigatorului, va fi înaintat Parlamentului.

În încheiere, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al LNR, a mulțumit participanților pentru prezența la eveniment și contribuția adusă prin intervenția domniilor lor, la găsirea celor mai bune soluții pentru renașterea marinei comerciale române, asigurând auditoriul că Liga Navală Română, chiar dacă nu poate rezolva efectiv problemele, poate, prin argumente pertinente susținute într-o campanie de convingere de durată, să sprijine reușita lor.

„Maritima 2010” a demonstrat că ideea renașterii flotei sub pavilion român are o bază largă de susținere în rândul celor ce activează în shipping-ul românesc și nu numai.

Inițiativa a fost sprijinită de importante instituții bacare și media: Raiffeisen Bank, sponsor principal, revista „Nautiq”, partener media principal, Sky FM, CTV, „Cuget Liber”, „Replica” și „Marea Noastră”, parteneri media.

S-au ivit speranțe. Se așteaptă urmări pozitive.

Maritima 2010

Cuvântul clc Viorel Olea

Stimați oaspeți, doamnelor și domnilor,
Vă mulțumesc pentru invitație și vă adresez sincere felicitări pentru inițiativa lăudabilă pe care o promovați în cadrul acestei conferințe.

Revigorarea statutului maritim al României reprezintă un frumos deziderat pentru toți cei care, sub o formă sau alta, sunt implicați în activitatea de transport maritim, ori în infrastructura acestuia, reprezentând un important element de mândrie națională.

Mă voi referi, pe scurt, la cadrul legislativ european care reglementează ajutorul de stat pentru transportul maritim. Trebuie să acordăm atenție acestui subiect deoarece aplicarea justă a acestuia în legislația românească ar putea avea efecte benefice asupra obiectivului vizat de inițiatorii acestui frumos demers.

Documentul care schițează orizontul transporturilor europene este: „White Paper: European Transport Policy: Time to Decide“.

Acesta evidențiază importanța serviciilor de transport maritim pentru economia comunitară. Documentul relevă doi indicatori statistici relevanți, și anume:

- 90% din comerțul Uniunii cu restul lumii se face pe mare,
- 69% din volumul intracomunitar se derulează pe rute maritime scurte.

De asemenea, documentul precizează că statele membre UE operează circa o treime din flota globală, procent majorat de accesarea Maltei și Ciprului, registrele acestora singure contabilizând aproape 10% din tonajul mondial. În concluzie, shippingul comunitar reprezintă o forță importantă la nivel mondial.

Începând cu 1970, flota europeană a trebuit să facă față presiunii negative create de navele înmatriculate în registre extracomunitare, fără impuneri de natură tehnică sau socială pentru armatori.

Deficitul de competitivitate la care a ajuns pavilionul European în anii '80 a fost tratat în mod diferit de statele membre. În absența unei perspective armonizate la nivel de Uniune Europeană, unele state membre, funcție de interesul acordat industriei maritime, de cultură sau tradiții, au bugetat diverse forme de ajutor pentru acest sector de activitate. În ciuda bunelor intenții, o parte consistentă a

flotei comunitare a continuat să fie înregistrată sub pavilioane aparținând unor țări, în principal datorită politicilor de înregistrare practicate de aceste registre, unele dintre ele cunoscute sub denumirea de „pavilioane de complezență“.

Încercând să diminueze efectele adverse ale tonajului sub pavilion de complezență, Comisia Europeană a elaborat în 1989 primul ghid de reglementare a ajutorului de stat în shipping-ul European, amendat ulterior în 1997 și 2004.

Măsura principală adoptată de statele membre a constat în aplicarea taxei unice de tonaj sau flat rate tonnage taxation

de aplicare și modificările succesive au împiedicat revigorarea pavilionului românesc. În consecință, parcursul pre-european al României a fost unul fără evenimente notabile în domeniul maritim. Ca efect, în perioada 2002-2006 puținele nave aflate sub pavilion român au migrat spre registre mai permissive.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii dorește revigorarea acestui sector de activitate prin inițiative care să nu contravină directivelor europene. În acest context trebuie menționat Ghidul pentru reglementarea ajutorului de stat în shipping, elaborat de Uniunea Europeană în 2004, care încurajează statele membre să implementeze scheme fiscale mai flexibile care să poată capta tonaj sub propriile pavilioane.

De asemenea, Tratatul CE statuează măsurile de ajutor de stat, însă impune condiții generale acestora. Cea mai importantă dintre acestea se referă la necesitatea notificării Comisiei europene în ceea ce privește orice intenție de a acorda un ajutor de stat înainte de punerea în aplicare a acesteia. De asemenea, se conferă Comisiei puterea de a decide dacă măsura de ajutor propusă este compatibilă sau de a hotărî „suspendarea sau modificarea ajutorului de către statul în cauză“.

În exercitarea prerogativelor sale, Comisia a elaborat abordări specifice în funcție de țară și de scopul ajutorului. Pentru a asigura transparența, previzibilitatea și securitatea juridică, Comisia a făcut publice criteriile pe care le utilizează atunci când verifică compatibilitatea măsurilor de ajutor notificate.

Aceste publicații au luat forma de „Regulamente“, „Comunicări“, „Cadre“, „Orientări“ și „Scrisori“ către statele membre.

În concluzie, aș dori să subliniez faptul că ajutorul de stat ar putea reprezenta una din soluțiile revigorării pavilionului național, în condițiile impuse de „Ghidul pentru reglementarea ajutorului de stat în shipping“ elaborat de Comisia europeană în anul 2004, cu respectarea condițiilor generale și a celor specifice. Această soluție, coroborată cu cele care se vor identifica și analiza pe parcursul acestei conferințe constituie, în opinia mea, premisele unei mult-așteptate revigorări a pavilionului național, condiție esențială a redresării statutului maritim al României.

Vă mulțumesc pentru atenție.



În prezidiu: clc V. Olea (stânga) și Cristinel Dragomir (dreapta)

system, introdusă inițial în Grecia, apoi în Olanda, Norvegia, Germania, Marea Britanie, Spania, Finlanda.

Franța, Italia, Belgia și Suedia au abordat, între anii 2004-2008, sisteme similare de taxare. Ținta acestor măsuri este crearea unui mediu național suficient de atractiv pentru a capta nave și companii de navigație, cu alte cuvinte tonaj sub propriile pavilioane. România a avut, în 1997, tentativa de a-și revigora pavilionul când, prin Ordonanța de Urgență 116/1998 s-a încercat modelarea unui mediu atractiv pentru armatorii români, atât prin introducerea taxei de tonaj cât și prin încercarea de a stimula construcțiile de nave noi. Inițiativa, lăudabilă de altfel, nu a produs efectele dorite. Metodologia



Containerizarea și transporturile navale

c.l.c. Mircea MĂRĂCINEANU



Transportul de containere ocupă un loc aparte în comerțul mondial, cunoscând o dezvoltare ce reprezintă un caz de cotitură în istoria transporturilor.

Nimeni nu și-ar fi putut imagina vreodată că trecerea la acest nou sistem va deschide calea spre o schimbare atât de vastă în modul de operare al mărfurilor și în stabilirea locului și metodelor de fabricare a acestora.

Începutul anilor '80 a adus un nou concept care a revoluționat comerțul global și anume acela de "Just-in-Time". Acesta a fost introdus prima dată de către compania Toyota și includea ridicarea calității și eficienței prin eliminarea unor ample inventare. Spre deosebire de firmele concurente, Toyota a semnat contracte pe termene lungi cu furnizori externi. Aceștia erau permanent în strânsă legătură cu compania, cunoscând în detaliu planurile de producție ale acesteia. Acestor furnizori li s-au impus să adopte standarde stricte de calitate astfel încât compania Toyota să nu fie nevoită să testeze componentele înainte de a fi utilizate. Furnizorii au fost de acord să trimită aceste seturi de componente în loturi mici și la date precise cu marje foarte mici de eroare, pentru folosirea lor imediată. De aici vine și denumirea livrării „Just-in-Time”.

Înainte de anii '80, logistica era un termen militar, dar după anul 1985, termenul de management al logisticii (sarcina de a programa producția, depozitarea, transportul și furnizarea) a devenit o funcție de

rutină în afaceri și nu numai pentru producători. Retailerii au descoperit că ei pot administra propriul lanț logistic, renunțând la intermediarii dintre fabricanți și consumatori. Cu accesul la comunicații și linii maritime moderne de transport al containerelor, un industriaș putea produce de exemplu, propriile cămăși, trimițând design-ul într-o fabrică din Thailanda, care putea folosi forța de muncă locală pentru a prelucra materialul adus din China și realizat din bumbac american, nasturi malaezieni fabricați din plastic taiwanez, la care se puteau adăuga fermoare japoneze și broderii din Indonezia. Produsul finit era încărcat în container și putea ajunge în mai puțin de o lună într-un magazin din SUA sau Europa.

Îmbunătățirea logisticii s-a regăsit statistic în reducerea nivelului de inventare. Inventarele prezintă un cost: indiferent cine le posedă, trebuie să plătească pentru ele, dar nu poate să primească banii pentru vinderea lor. Îmbunătățirea condițiilor de transport a permis recepționarea lor la momentul dorit, în loc să se aștepte săptămâni sau chiar luni cu mărfurile în depozite. S-a estimat că scăderea cantităților

ponderea sa nu este semnificativă.

Ca urmare a globalizării comerțul internațional nu mai este dominat de transportul de materii prime sau produse finite. Mai puțin de o treime din numărul de containere conțin bunuri pentru vânzarea cu amănuntul. Cele mai multe bunuri sunt legături în lanțul global de aprovizionare, părți care sunt parțial prelucrate într-un loc, apoi transportate în alt loc în care sunt aduse la forma finală prin alt proces de producție, de către altă companie.

În procesul internațional de producție-distribuție de acest fel, producătorul sau vânzătorul din vârful lanțului va găsi cel mai economic loc pentru fiecare etapă a acestui proces. Acest lucru era înainte imposibil, deoarece cheltuielile mari de transport acționau ca o barieră pentru comerț, protejând locurile de muncă ale muncitorilor din producție împotriva concurenței străine, dar impunând prețuri crescute consumatorilor.

Cum containerul a făcut transportul internațional mai ieftin și mai sigur, această barieră a fost depășită, decimând astfel locurile de muncă din întreprinderile de producție din Nord America, Europa de Vest, și Japonia, ușurând îndreptarea industriilor către locurile cu costurile de producție cele mai scăzute.

Asamblarea componentelor se

va face în țările cu forța de muncă cea mai ieftină, iar părțile componente și materiile prime vor veni din locațiile care le pot furniza la cel mai scăzut preț.

Containerizarea a modelat lanțurile globale de aprovizionare în modalități particulare. O dublare a distanței pe care este transportată marfa, ridică costul transportului pe mare cu doar 18 %. Locuri situate la marginea pieței încă pot fi parte a lanțului de livrare atâta vreme cât au un port organizat.

Transportul de containere pe mare a prosperat permanent, crescând în volum. Cu cât mai multe containere sunt transportate în același timp pe o navă, cu atât este mai mic costul de transport pe unitate. Locurile cu cele mai bune infrastructuri și costuri de transport mai reduse au devenit mai atractive pentru fabricarea mărfurilor pentru o piață globală. Încă din anii '80, când numeroase centre industriale din Statele Unite erau pe cale de dispariție, orașul Los Angeles a prosperat ca

Schimbările pe care containerizarea le-a adus în cadrul transportului global al mărfurilor

de bunuri depozitate a adus o economie de 80-90 miliarde dolari anual în SUA.

Această realizare nu ar fi fost posibilă fără utilizarea containerelor. Câtă vreme marfa era manevrată la bucată, cu mari întârzieri la docuri și schimburi complicate între trenuri, camioane, avioane și vapoare, transportul era greu practicabil ceea ce făcea ca fabricanții să nu-și asume riscul ca bunul comandat să sosească la momentul dorit de ei. Așa că erau nevoiți să țină stocuri uriașe de componente pentru a se asigura că linia lor de producție va fi în stare de funcționare. Containerul, în combinație cu computerul, a redus brusc acest risc, deschizând calea globalizării.

Acum, companiile pot produce fiecare component la cea mai ieftină locație, ținând cont de nivelul salariilor, taxelor, subvențiilor, costurilor pentru energie și tariful pentru import. Costul transportului se menține și acum ca un factor în ecuația costului total, dar în cele mai multe cazuri,

o locație pentru fabrici, deoarece era cel mai aglomerat port de nave portcontainer și pentru că avea o poziție geografică favorabilă pentru a primi sau trimite bunuri din Asia, nu numai pentru California ci pentru întregul teritoriu al SUA. Pacific Rim a devenit cel mai mare producător de bunuri de consum datorită modernelor porturi de containere și a celor mai mici costuri de transport pe mare. Portul Antwerp a cheltuit între 1987 și 1997 o sumă de 4 miliarde de dolari doar pentru extinderea portului. Dimpotrivă, țările africane, cu porturi ineficiente și cu servicii nedezvoltate ale liniilor de containere, nu atrag investitori în ciuda costurilor derizorii ale forței de muncă.

Încărcătorii situați în zone adiacente ale porturilor cu trafic intens și cu o rețea dezvoltată de șosele, nu numai că se bucură de tarife reduse de transport, dar beneficiază și de o micșorare a duratei de expediere a mărfii. Înainte de apariția containerului, când navele de mărfuri generale efectuau cea mai mare parte a transportului de mărfuri, bunurile păraseau fabricile cu săptămâni înainte de a fi încărcate și mai stăteau chiar și câte o săptămână neproductivă în fiecare port de operare. În era containerizării, un produs poate ajunge la destinația finală, în mai puțin timp decât era necesar înainte să fie încărcat pe navă în primul port. Timpul este încă un factor de care trebuie să se țină cont. În linii mari, fiecare zi petrecută pe mare, îi ridică costurile exportatorului cu aproximativ 0.8 %. De aceea, încărcătorii situați în apropierea unui port important sunt avantajați față de situația în care ar încărca nava într-un port mai mic, fiind astfel nevoiți să suporte cheltuielile unei legături cu portul principal și de asemenea costurile cu timpul pierdut cu aceste operațiuni.

Economistul Joel Mokyr observa că



„orice schimbare în tehnologie duce inevitabil către o îmbunătățire a bunăstării unora și o deteriorare a acesteia pentru alții” Acest lucru a fost un adevăr în ceea ce privește apariția containerului.

Înainte de apariția containerului, transportul pe mare era scump pentru toată lumea. Cea mai scumpă parte, încărcarea la bordul navei, îi afecta pe toți încărcătorii în mod egal. Containerizarea a redus costul transportului internațional pentru fiecare, însă pentru unii, mai puțin decât pentru alții, ca de exemplu țările situate în interiorul continentului, cu o infrastructură rudimentară sau fără o activitate economică importantă pentru a genera cererea pentru transportul containerelor. Unele studii arată că pentru aceste țări, costurile de transport pot fi mai mari cu o medie de 50%. Alte studii arată că de exemplu, dacă pentru transportul unui container de pe Coasta de Est a SUA la Durban tariful era de 2500 USD, transportul aceluiași container din Durban

către Maseru în Leshoto, pe o distanță de 215 mile, costul era de 7500 USD. Banca Mondială a raportat că în China, în 2002, prețul de transport al containerelor dintr-un oraș central către portul de imbarcare, era de trei ori mai mare decât pentru transportul pe apă din acel port către coasta Statelor Unite.

Altă particularitate a transportului de containere este că pentru a fi mai profitabil, trebuie să existe un echilibru între importuri și exporturi. Când fluxul este dezechilibrat, încărcătorii în direcția cu trafic mai mare trebuie să suporte un cost mai ridicat al trimerii unor containere goale în cealaltă direcție. În 1998, aproape trei sferturi din containerele trimise din insulele Caraibe către SUA au fost goale, aceasta rezultând într-un cost de transport mai mare către sud a importurilor de hrană și bunuri de consum de care aceste state depindeau.

După 2 decade de când a început utilizarea containerelor, volumul mărfurilor transportate pe mare a crescut de 4 ori. Prețurile electronicelor, hainelor și ale altor produse a scăzut pe toate continentele. Produsele “Low cost” care nu ar putea să călătorească profitabil în absența containerizării, au fost distribuite peste tot în jurul lumii. Scăderea prețurilor în anii ‘90 datorită importurilor a condus la sfârșitul unei perioade de 3 decenii de inflație.

Containerizarea a ajutat câteva orașe și țări să devină parte la noul lanț global de livrare, în timp ce alte locații au fost lăsate de o parte.

Pe la sfârșitul secolului al XX-lea, industria maritimă din domeniul containerelor era dominată de o mână de alianțe. În unele cazuri, liniile maritime s-au aliat cu oficialii guvernamentali și cu operatorii portuari pentru a schimba anumite avantaje. Din lista cu cele mai



mari 20 porturi din lume de operare a containerelor, existente la ora actuală, șapte dintre ele nu au cunoscut trafic de containere până în 1990, iar trei dintre ele nici nu au existat.

Aceste noi porturi au avut parte de conducere privată și în mare parte din cazuri au fost chiar și finanțate privat. Crearea lor a fost un răspuns planificat la rentabilitatea transportului pe mare al containerelor, în care menținerea navelor în mișcare este factorul primordial. Porturile care pot încărca cele mai multe containere pe oră consumă mai puțin din prețiosul timp al navelor. Porturile eficiente cu acces la un flux ridicat de marfa vor primi nave mari și vor beneficia de o frecvență mare a sosirilor acestora, cu direcționare către toate colțurile lumii. Masivele porturi construite în timpul anilor '90 au fost adevărate investiții în globalizare. Fabricile ale căror bunuri trec prin aceste porturi vor avea cele mai scăzute rate și cele mai scăzute costuri în timpul pierdut, economisind astfel bani pentru mărfurile importate și câștigând avantaje pentru cele exportate. Fabricile situate în țări mai sărace, în care porturile sunt mai

conectează economiile naționale lanțului de livrare global, ocolind aceste locuri.

În prezent, aproximativ 95% din mărfuri sunt transportate pe mare. Mărfurile generale sunt transportate în containere în proporție de 70-80%, estimându-se că în viitorul apropiat se va ajunge la un procent de 90%.

Flota mondială de nave portcontainer a avut cea mai rapidă creștere din istorie. În prezent, navele portcontainer reprezintă aproximativ 12% din flota mondială, în condițiile în care în 1995 procentul era de numai 5%.

De la apariția primelor nave portcontainer, dimensiunile acestora au crescut continuu, ca și numărul lor. Flota mondială de portcontainere s-a extins în medie cu 11,3 % pe an din 2001 până în 2005, iar navele au atins dimensiuni fără precedent. Zeci de nave capabile să transporte peste 8000 TEU (twenty foot equivalent unit) s-au alăturat flotei mondiale, navele putând atinge capacitatea 14.000 TEU.

Dacă în alte vremuri, navele erau limitate doar de ecluzele canalului Panama, ele au crescut mult în dimensiuni, încât arhitecții navali sunt restricționați acum de

Dacă aceste porturi și nave cu costuri uriașe vor fi realizate, economia va face progrese mari, făcând mișcarea mărfurilor în jurul lumii mai ușoară.

Pentru a releva importanța containerizării în secolul XXI, în revista britanică de specialitate „Fairplay” se specifica într-un articol: „Televiziunile, putem trăi fără ele, avioanele sunt folosite, dar nu esențiale. În urmă cu două decenii, cele mai multe afaceri se făceau fără computere. Încercați însă să eliminați containerele și veți vedea cum economia globală se va prăbuși peste noapte”.

BIBLIOGRAFIE

1. Carruthers Robin, Jitendra Bajpai, Hummels David - *Trade and Logistics in East Asia*, The World Bank, Transport Sector Unit, Infrastructure Department East Asia and Pacific Region, June 2003;
2. Clark Ximena, Dollar David, Alejandro Micco - *Maritime Transport Costs and Port Efficiency*, The World Bank Development Research Group Macroeconomics and Growth, February 2002;
3. *Container and General Cargo Fleet Development, Supply/Demand Patterns and World Container Port Development - ISL Market Analysis*, 2005;
4. Hummels David. - *Time as a Trade Barrier*, Purdue University, July 2001;
5. Hummels David - *Toward a Geography of Trade Costs*, University of Chicago, January 1999;
6. Levinson Mark (2006) - *The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, 2006;
7. Limao Nuno, Anthony Venables – *Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs*, World Bank Economic Review 15, no.3, 2001.

Nota redacției: În Șantierul Naval din Mangalia – 2 Mai, se construiesc portcontainere de diferite dimensiuni pentru export.



puțin aglomerate, ori managementul este de o mai slabă calitate, vor realiza costuri ridicate ale logisticii sale, care vor face din competiția în piețele străine o problemă dificilă.

O țară care deține porturi demodate sau cu o funcționare defectuoasă, va înfrunta mari obstacole în ciștigarea unui rol important în economia mondială. Banca Mondială estimează că, dacă Peru ar avea un management la fel de performant ca în Australia, ar putea să-și crească comerțul cu un sfert. Dacă nu va fi în stare, țara va fi deservită numai de către o ramură a unui serviciu de linie, marile nave portcontainer intercontinentale, care

dimensiunile strâmtorii Malacca. Dacă un portcontainer va ajunge vreodată la dimensiunile Malacca-Max, el va avea lungimea de un sfert de milă, aproape 50 metri lățime, iar pescajul ar putea atinge 23 metri și va fi capabil să transporte 18.000 TEU.

Operarea navelor uriașe este o problemă, deoarece doar un număr restrâns de porturi au adâncimea suficientă pentru a le permite intrarea. Răspunsul ar putea veni din construirea unor porturi în apa adâncă din apropierea țărmului, containerele fiind aduse din aceste platforme cu ajutorul unor nave mai mici, efectuându-se transbord local.

Adrese utile:

Siteul oficial al LNR: www.lnr.ro

E-mailuri:

lnr@yahoo.com;
marea_noastra@yahoo.com;
 Tulcea:
cherciu.maricela@yahoo.com;
 Drobeta Turnu Severin:
mghiba@rna.ro;
 Galați:
ogheorghiu@rna.ro;
 Sulina:
chidanut@yahoo.com;
 Constanța:
b.vali@yahoo.com;
 Mangalia:
comlosanug@yahoo.com;
 Brăila:
istratealexandru57@yahoo.com

Corăbii românești în voiaje internaționale

ACUM APROAPE 600 DE ANI ROMÂNII PRACTICAU CU NAVE PROPRII TRANSPORTURI MARITIME

Deși navigația fluvială pe teritoriul României este atestată dinaintea dacilor, despre navigația maritimă cu „monoxilele” sau alte ambarcațiuni cu vele nu avem dovezi certe înainte de anul 1420.

În lucrarea „Contribuții la Istoria Marinei Române”, pag. 52, de Nicolae Bârdeanu și Dan Nicolaescu, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, se relatează cinci informații despre 100 de ani de activitate navală, înainte de crearea Serviciului Maritim Român de navigație:

1. În 1421, un călător străin, Chillebert de a'Lannoisy, își trimite o parte din bunuri pe mare la Caffa cu o navă românească, eveniment amintit de Ierodiaconul Zosima în „Călători străini”, pag.51, Editura Științifică, 1968.

2. În firmanul din 9 iunie 1456, Mahomed II făcea cunoscut că s-a împăcat cu Petru Aron, domnul Moldovei, și acorda dreptul negustorilor români de a face navigație și comerț în imperiul otoman; fapt amintit în lucrarea „Paleografia și diplomația” pag. 131, publicat de M. Gubogiu

la Editura Academiei, în 1958.

3. Un raport venețian din Candia (Creta) din 1462 vorbește despre reținerea temporară la Istanbul a unei corăbii românești de comerț - „la nava del valacho”, aflată în drum spre Marea Marmara, întâmplare relatată în lucrarea „Un negustor brăilean”, pag.345, publicată de Radu I. Perianu, în Revista istorică română, vol. XVI.

4. Consemnare pe o piatră comemorativă din 1475: este foarte probabil ca unele materiale de construcție să fi fost trimise cu corăbii moldovene de Ștefan cel Mare la muntele Athos, pentru mănăstirea Zoograful, unde s-a construit un „semnal de veghe pentru corăbii” (probabil un far), fapte semnalate în Analele Academiei Române, tomul XXXVI, 1913-1914, de Nicolae Iorga.

5. În aprilie 1520, în registrul unui funcționar turc din Brăila s-a scris: „peste 70 - 80 de nave maritime, dintre care unele românești, descărcau mărfuri și încărcau cereale”. Sursa informației este „Acte de règne de Selim I.”, pag. 96, publicată de Irène Beldiceanu Steinberg și Nicoară Beldiceanu în revista Südost-Forschungen, XXIII, din 1964.

*Comunicare prezentată de
CLC Dumitru MĂRĂȘESCU*

PAVILIONUL NAVEI

În anul 1834, sultanul Imperiului Otoman, Mahmud al II-lea, a semnat națișeriful ce acorda „Țărilor Române dreptul de a avea pavilion național pentru navele lor”.

După un sfert de veac domnitorul Alexandru Ioan Cuza dispune ca la catargul corăbiilor și vapoarelor românești să fie abordat tricolorul.

Pavilionul național al românilor a fluturat la catargele corăbiilor, vapoarelor și motonavelor de mărfuri și pasageri ale armatorilor din țara noastră vreme de 160 de ani.

De ani buni tricolorul nu se mai înalță la catargul vreunei nave românești destinată transporturilor maritime.

MAREA...ÎN AFORISME

**Marea... lichid în mișcare care oferă
omului cea mai înaltă idee a frumuseții.
Ch. BAUDELAIRE**

**Marea ... generatoare de forme
extraordinare, mamă a Afroditei și sufletu
atâtor aventuri.**

Paul VALERY

**Limba nu poate să spună și mâna nu poate
scrie despre toate minunățiile mării.
Cristofor COLUMB**

**Marea....nemărginiri pururea mișcate.
Mihai EMINESCU**



ZIUA MARINEI LA ROMÂNI

- file de istorie -

PENTRU PRIMA OARĂ

Joi, 15 august 1902, s-a sărbătorit pentru prima oară în România Ziua Marinei. Festivitatea oficială a avut loc dimineața la bordul crucișătorului „Elisabeta” – o ceremonie religioasă și un dejun cu participarea oficialităților și a ofițerilor de marină. După amiaza au avut loc serbări și jocuri marinărești organizate de Primărie.

Primarul Constanței, Cristea Georgescu a trimis primarilor orașelor reședință de județ o Adresă cu următorul conținut: „Cu ocazia serbării zilei de 15 august a.c. – Sfânta Maria, patroana Marinei, vor avea loc în apele Constanței și pe uscat niște serbări demne de văzut, precum regate, alergări, serate venețiene, mare bal pe apă, bărci alegorice, descoperirea Americii, naufragiul Meduzei, corabia Argonauților și altele. Avem onoarea – se scrie în adresă- a aduce acestea la cunoștința Domniei Voastre. Vă înaintăm un număr de 5 exemplare publicațiuni prin care aducem la cunoștința publică aceste serbări mari și vă rugăm, Domnule Primar, să binevoiți a dispune afișarea lor prin locurile cele mai expuse vederii din orașul Domniei Voastre”.

A asistat „lume enorm de multă - consemnează presa vremii- venită cu trenuri de plăcere pentru această ocazie, din toată țara”. Manifestările au avut un mare succes și au continuat în anii următori, când pentru cazarea turiștilor, s-au pus la dispoziție și spații în cazarmile armatei.

ZIUA MARINEI ÎN ANUL 1926

Scriitorul Radu Tudoran, autorul celebrului roman de aventuri pe mare „Toate pânzele sus”, înfățișază plastic atmosfera de la Constanța, de Ziua Marinei în anul 1926.

Din câte serbări văzusem până atunci și din câte am văzut pe urmă, în întreaga mea tinerețe, nici una n-a egalat în strălucire și nu mi-a înfierbântat mai tare imaginația, decât serbările de Ziua Marinei, fiindcă nici una nu putea să aibă un decor de-o asemenea întindere și cu atâta putere de sugestie cum este marea.

Natura a respectat cu sfințenie ziua aceea, făcând să nu fie nici o scamă de nor pe cer, soarele să nu dogorească, să nu bată vântul, ci doar să adie o briză cu parfumul portocalului înflorit. Tot orașul, în afară de noii născuți și de lăuze, de bătrânii infirmi și de oamenii cu inima acră a coborât în port spre a petrece o zi întreagă între vapoare. Lumea aceea care prospera datorită transportului pe apă, mărfuri trimise și mărfuri primite, își făcea o datorie sacră în a sărbători marea și pe marinari, în manifestări grandioase.

Festivitățile s-au desfășurat în acvatoriul portului, special amenajat, cu digul de nord prelungit cu pontoane și cu digul de sud, digul verde (era flancat de arbuști exotici) - cel de promenadă - care era plin de oameni. Flota de război a ieșit dincolo de diguri, în radă, chiar în fața intrării în port și a ancorat acolo în linie, făcând o centură de onoare. În ziua aceea, în port înceta orice activitate, deși astfel se pierdeau milioane.

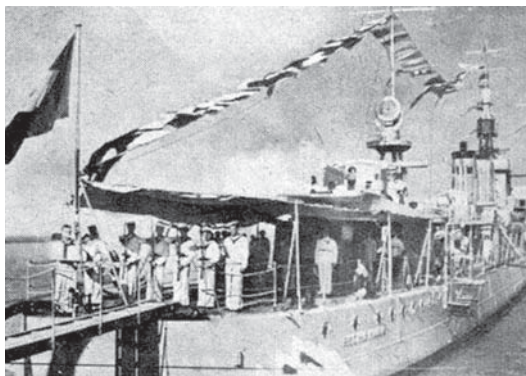
Navele arborau marele pavoaz. Pe cheuri marele pavoaz era întins între stâlpii lampadelor, între brațele macaralelor, pretutindeni în port.

Acest fast tradițional al marinei și-l însușea întreg orașul, marele pavoaz se înșira de-a curmezișul bulevardelor, al străzilor și chiar al ulicioarelor mai sărace, de nu se mai vedea

cerul ci doar pavilioanele colorate, cu limbajul lor enigmatic, pe care oamenii n-aveau nevoie să-l descifreze, mulțumindu-se doar cu frumusețea. Privit din avion orașul ar fi arătat ca un covor gigantic țesut cu cele mai vii și mai vesele culori ale spectrului, ceva ce nici un pictor n-a cuprins vreodată pe paleta lui și nici măcar în imaginație.

Oamenii cu dragoste de vapoare își împodobeau grădinile, balcoanele caselor..

La prăvălii se vindeau pavilioane de marină colorate: unele măricele, altele cât o palmă, altele cât un timbru. Birjarii își pavoazau trăsuriile cu pavilioane mai măricele. Oamenii își prindeau pavilioanele în piept, fetele și le împleteau în păr, băieții făceau din ele coadă de zmeu și le înălțau în cer. Era mirific.



ZIUA MARINEI 1937. Echipajul distrugătorului „Regina Maria” așteptând sosirea șefului statului, președinte al LNR

GRANDOARE. INTRĂ ÎN ACȚIUNE LNR

O grandoare deosebită a avut-o sărbătorirea Zilei Marinei în perioada 1931-1939. Organizatori erau: Comandamentul Marinei militare, Serviciul Maritim Român, Salvamarul, Primăria Constanța, Liga Navală Română, alte fundații și asociații obștești.

Participa șeful statului, primul ministru și miniștri, conducerea marinei militare și civile, familia regală și un numeros public.

Regele Carol al II-lea, într-o impecabilă uniformă de amiral (făcuse, cu ani în urmă, ocolul Pământului cu vaporul), însoțit de fiul său Marele Voievod de Alba Iulia, Mihai, în uniformă de aspirant de marină, era întâmpinat în portul Constanța cu garda de onoare, urca la bordul unei nave a Marinei Militare (în fiecare an alta) care se deplasa de la gara maritimă spre ieșirea din port; în rada interioară navele militare erau dispuse în careu; nava amiral ancora în fața careului. Urma ridicarea pavilionului și marelui pavoaz în acodurile Imnului marinei, interpretat de fanfară și corul Școlii navale, serviciul divin în memoria eroilor marinei și lasarea la apă a unei ancore de flori pentru cei ce și-au jertfit viața în război. Urma cuvântări ale comandantului Marinei, ministrului Aerului și Marinei și ale regelui, care se autointitula Comandant suprem al Armatei și Marinei. După concursul de bărci cu rame, urma parada navală: navele în marș dădeau onorul șefului statului.

După această parte oficială avea loc un dejun la o navă civilă și un banchet la pachetbotul „Transilvania”, sau la o alta navă. Și aici se țineau cuvântări în care se insista pe ideea că Marina română este unică, cu o componentă civilă și una militară, în care există același spirit marinăresc, aceeași formație profesională. Nu se sărbătorește – spunea regele, Ziua Marinelor ci Ziua MARINEI.

După amiaza aveau loc în bazinul portului jocuri și concursuri marinărești. Un număr mare de constănțeni și turiști ieșeau în mare cu vapoarele pentru plimbări de câteva ore.

ZIUA MARINEI LA ROMÂNÎ

- file de istorie -

PERIOADA MANGALIA 1965-1974

În perioada 1965-1974, locul central al sărbătoririi Zilei Marinei era la Mangalia, în avanport. Pe digul de nord s-au construit trepte, astfel relizându-se un fel de amfiteatru, de unde asistau la festivități mii de oameni.

Tribuna oficială era Nava Hidrografică (fosta canonieră „Locotenent comandor Eugen Stihî”), acostată cu babordul la digul de nord. În prova ei se afla o altă tribună (nava bază „Ialomîța”) pentru oficialități de rangul 2. Navele militare, proaspăt piturate, erau aliniate pe două șiruri : nave acostate cu tribordul la digul de sud având în capul formației Nava Școală „Mircea”, urmată de dragoare de bază și nava de salvare, iar pe latura dinspre oraș, ambosate spre a nu fi derivate

tribunei bricul „Mircea”, șalupa „Rândunica”, canoniera „Fulgerul”, avizoul „România”, monitorul „Mihail Kogălniceanu”. Concomitent aviatorii cu MIG-uri 15 salutau marinarii zburând peste nave, la rasul catargelor navei școală „Mircea”. Veneau bărcile cu rame care aduceau o ștafetă, cu mesaj de salut pentru marinari, purtat de ambarcațiuni nepropulsate mecanic, care veniseră pe Dunăre și Mare de la Turnu Severin la Mangalia.

Întreceri de bărci între echipajele navelor și ștafete cu obstacole: tras la rame cu puiul, înot, portic cu urcarea pe parâmă, caiac.

Se aducea remorcată o platformă-ream și se ancora în fața tribunei: pe platformă venea zeul Neptun cu o balenă, amenajată frumos dintr-o barcă cu motor; tot pe acea scenă se afla ansamblul artistic al marinarii „Albatrosul” care in-

15 AUGUST ZI NELUCRATOARE

Având în vedere că la prăznuirea creștinească a adormirii Maicii Domnului participă milioane de cetățeni români și, alăturându-și glasul celui al altor instituții și organisme locale, LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, a contribuit la declararea, în anul 2008, de către Parlamentul României a zilei de 15 august ca sărbătoare legală, deci zi nelucrătoare.

Pentru aceasta a adresat scrisori Prea Fericitului Patriarh al Bisericii Ortodoxe Române, președinților Senatului și Adunării Deputaților în care a subliniat că la 15 august se sărbătorește și Ziua

Marinei, prilej cu care Sfânta Maria a fost și este serbată ca patroană și ocrotitoare a marinarii.



ZIUA MARINEI LA MANGALIA

de vânt, vânătoarele de submarine, dragoarele de radă și vedetele torpiloare. Echipajele la front.

La ora 8.50, președintele țării era întâmpinat cu gardă de onoare și i se dădea raportul de către comandantul Marinei Militare. După ceremonia ridicării pavilionului și marelui pavoaz la nave, comandantul Marinei, la bordul șalupei de comandament „Lancea”, frumos piturată în alb, trecea în revistă, rând pe rând, navele și saluta echipajele felicitându-le cu prilejul Zilei Marinei; marinarii răspundeau cu urale.

Un moment deosebit era parada navelor alegorice. Amenajate pe șalupe și bărci, ele reproduceau fidel navele istorice pe care le reprezentau. Trecea prin fața

terpreta cântece marinărești, echipa de gimnastică a marinei, care făcea demonstrații la bară fixă și bare paralele; de la înălțime se executau sărituri în apă, urmau demonstrații de înot, luarea purcelului legat la vârful școndului dat cu seu, prinderea rațelor aruncate de pe platformă în apă.

Nu se țineau cuvântări, nu se citeau Ordine de zi. Acestea se prezentau la Adunarea festivă din ziua precedentă. Nu era crainic care să explice ce se întâmplă deoarece se vedea foarte bine.

Seara, de pe esplanada din fața Sanatoriului și de pe faleză o mulțime de oameni admirau carnavalul bărcilor frumos iluminate și jocul de artificii.

15 AUGUST

- text liric -

Despre ziua de la mijlocul lunii august un talentat publicist marinar, în cartea sa „Ziua Marinei la români”, scrie:

„15 august. La steaua ta mă închin, Prea Sfântă Patroană Precistă Maria!

Mă-ntorc apoi cu smerenie spre tine univers albastru, și spun : bun găsit, mare a noastră..., bun găsit Pont Euxin...! Și-mi umplu apoi cristalinul ochilor de nesațul zărilor, clipeșc a bucurie cu pleoapele împovărate de umbrele pescărușilor și-mi ostoiesc dorul de miresme de alge în plaurii tridentului danubian și spun: bun găsit, Dunăre..., leagăn de scuturi și apă tămăduitoare!”

ANCORE DE FLORI

În memoria eroilor Marinei, de fiecare dată, la Ziua Marinei se lansează în apa mării și a Dunării ancore de flori. La început erau cruci de flori ancorate aproape de fundul apei. Ceremonialul era deosebit. Câte o delegație de la fiecare navă, formată dintr-un ofițer, maestru și doi marinari purta ancora spre un ponton de unde o lansau la apă în acordurile muzicii militare. Pe panglicile beretelor marinarii era înscris numele navei: România, Fulgerul, Alexandru cel Bun, Ștefan cel Mare. Asistența era în reculegere într-un moment de pioșenie remarcabil.

În anii din urmă s-au mai lansat ancorele de flori din elicopter, care făcea mult zgomot ce acoperea prezentarea acestui moment emoționant de către crainici. Din acest motiv s-a revenit la lansarea ancorelor de flori, în memoria eroilor marinei, de pe nave nu din elicopter.



LNR București, Ziua Marinei, 1997
Ancoră de flori

ZIUA MARINEI, București 2009.
Organizator LNR



ZIUA MARINEI LA CONSTANȚA - august 2008



ZIUA MARINEI LA ROMÂNI

- file de istorie -

Sfânta Maria - protectoarea marinarilor

De ce Sfânta Maria este considerată protectoarea marinarilor? Legenda spune că, în anul 44 d. Hr., Sfânta Maria a plecat pe mare, din Ierusalim spre insula Cipru, pentru a-l vizita pe Lazăr, care era hirotonisit ca episcop al "Ostrovlui Ciprului" și nu se putea întoarce la Ierusalim de frica iudeilor. El a trimis o corabie spre a o aduce în insulă pe Maica Domnului, însoțită de sfântul Evanghelist Ioan și de alți ucenici. După ce au mers pe mare vreme de un ceas, a început o furtună puternică, care i-a înspăimântat tare pe marinari. Corabia a fost împinsă de vântul năprasnic spre poalele muntelui Athos (acolo unde, peste secole, Ștefan cel Mare și Sfânt a înălțat un „turn pentru corăbieri”, de fapt un far de navigație). Aici se aduna lume multă pentru că demonii (duhurile necurate) prevesteau viitorul oamenilor, în-

spăimântându-i, făcându-i să li se închine. În acea zi, în mulțime erau și mulți corăbieri aruncați de furtună la poalele muntelui, plin la acea vreme de idoli, care se aflau pe vârful lui. Siliți de puterea lui Dumnezeu, demonii nu s-au opus mulțimii care a venit în întâmpinarea Fecioarei Maria și a ascultat-o istorisind despre nașterea lui Iisus și învățătura Lui.

Auzind acestea, oamenii s-au botezat și au sfărâmat toți idolii. Marea s-a potolit la ruga Maicii Domnului. Ea a plecat spre Cipru, unde i-a istorisit lui Lazăr toate câte i s-au întâmplat pe mare și la muntele Athos și cum, prin credință, i-a salvat pe corăbieri de duhurile necurate și de furiile mării dezlănțuite. Ea s-a dovedit a fi protectoarea corăbierilor.

Aceste fapte, spune legenda, s-au petrecut într-o zi de 15 august, când Sfânta Maria a binecuvântat marea, călătoriile și pe călători.

ZIUA MARINEI, Giurgiu 2009 Organizator LNR



ZIUA MARINEI, Sulina 2009 Organizator LNR





Organizatorii festivităților de Ziua Marinei au fost președinții LNR:

- la București, cdor (r) Florea Ionescu
- la Giurgiu, cdor (r) D-tru Cucu
- la Sulina, cpt. port Dănuț Chiriac
- la Drobeta T. Severin, ing. Mihai Ghiba



Maratonul de înot al veteranilor



ZIUA MARINEI LA ROMÂNI

- file de istorie -

ZIUA MARINEI, Drobeta Turnu Severin 2009.

Organizator LNR



CUVÂNT DE MARINAR

Această profesiune a bărbăției și curajului este una dintre cele prin care omul s-a apropiat cel mai mult de îndeplinirea cutezătoarei sale dorințe de cunoaștere, dorință care stărnește dorul de a pleca să descopere ținuturi îndepărtate, ambiția de a-și încerca puterile, înfruntând etern mișcătoarele valuri ale necunoscutului.

Marea este arena unde s-au dezlegat cele mai mari conflicte ale timpurilor vechi și moderne. Marea amintește veșnic de acele călătorii pentru războaie, cuceriri, descoperiri – de la fabuloasa expediție argonaută până la cele spre polurile Nord și Sud. Marea l-a creat pe Columb. Marea este acel gigantic teatru unde se agită toate pasiunile omenești, îngemănate printr-o existență excepțională.

De aceea, când serbăm Ziua Marinei, gândurile noastre se întorc cu pioșenie la cei care, în superba aventură a trupurilor și spiritului, și-au lăsat zălog viața.

În vreme de pace și, cu atât mai mult, în vreme de război, nu puțini marinari au înnobilit cu jertfa lor panteonul eroilor neamului. Este momentul să ne gândim la înaintașii noștri. La Eugeniu Botez (Jean Bart), secretarul Ligii Navale Române, despre care Liviu Rebreanu spunea: Jean

Bart a împlinit un gol în literatura română, iar Ion Minulescu preciza: Marinarul scriitor român moare ca amiralul Nelson după victoria de la Trafalgar!

Eugeniu Botez, Ion Coanda, Aurel Negulescu, Nicolae Ionescu Johnson și mulți alții ca ei, elita veteranilor Marinei Române, marinarii în rezervă sau în retragere reprezintă zeci de ani de aspirații și visuri, multe legate de mare și fluviu, sau de flota cu pavilion tricolor la catarg.

Dorința de ridicare a prestigiului Marinei Române, la a cărei afirmare au participat, i-a unit pe aceștia într-un singur nume „Liga Navală Romană”.

Noi, cei care le-am urmat, avem datoria să ducem mai departe, către orizonturi stindardul cutezanței umane, menținerea vie a tradiției în sufletele altor generații de marinari, un stindard care este, totodată, și acela al păcii, al înțelegerii dintre oameni, al bucuriei de a găsi, dincolo de furtunile vieții „împlinirea”.

Acesta este mesajul purtat, de marinari din generație în generație și la acesta ne asociem și noi, spunând, cu dreptate, că „marea unește țărmurile pe care le desparte”, iar noi, marinarii, am fost din totdeauna purtătorii acestei înălțătoare solii.

Poate și pentru că profesiunea noastră este una în care simțim din plin ce înseamna solidaritatea umană, aceea infinită putere pe care ți-o dă conștiința că te poți baza, la nevoie, pe camaradul tău și, la rândul-ți, îi vei veni oricând în ajutor cu toate puterile ființei tale.

În lumea noastră, a apelor, nu se poate trișa, nu poți încerca să pari altceva decât ceea ce ești pentru că, iubitoare cu adevărații săi fii, marea știe să-i pedepsească și să-i alunge de pe spinarea valurilor sale pe toți impostorii.

Spunând aceasta, amintesc faptul că împărăția apelor este deopotrivă și un spațiu al libertății, un univers pe care-l străbatem fără altă constrângere, decât aceea a propriei vocații.

Liga Navală Română are datoria de a aduce în prezent și a transmite mai departe rolul istoric al Marinei Române, nu totdeauna fastuos, uneori trist sau dureros, dar mereu onorant și, când a fost cazul, glorios.

*Contraamiral (r) ing. Ioan CHIRIL,
președintele de onoare al filialei
București a Ligii Navale Române*

Al XXXIX-lea Congres al Comisiei Internaționale pentru Explorarea Științifică a Mării Mediterane

Dr. Alexandru S. BOLOGA

Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină
„Grigore Antipa”, Delegat național CIESM

Motto: Să vezi adesea Podul suspinelor - să nu treci niciodată peste el

Cel de-al XXXIX-lea Congres al Comisiei Internaționale pentru Explorarea Științifică a Mării Mediterane (CIESM), Comisie care a cuprins de la crearea sa în 1919 și Marea Neagră, a avut loc, din nou, în aceeași localitate, după 84 de ani (congresul al 6-lea, Veneția), la Lido di



Dr. Alexandru Bologa

Venezia, Italia, între 9-14 mai 2010.

În prezent CIESM cuprinde 23 state membre; zona Mării Negre este reprezentată în momentul de față doar de către România și Ucraina.

Conform obiceiului, congresul a fost precedat de o primă reuniune a Biroului Central desfășurată la Hotel Danieli din Veneția în 9 mai, în prezența președintelui de onoare ASS Prințul Albert II de Monaco, a directorului general prof. FredERIC Briand și a 17 delegați naționali.

În cursul reuniunii au fost dezbătute procesul-verbal al reuniunii precedente care s-a desfășurat la Monte Carlo în 4 decembrie 2009, rapoartele Comitetelor științifice pentru perioada iunie 2007 – aprilie 2010 (atelier de lucru, monografii, comunicații), cel de-al XXXIX-lea congres (structura programului, participare, alegerea președinților Comitetelor științifice, alegerea Comitetului restrâns, perspective pentru congresul viitor), bugetul (2009, 2010, 2011-2013) și diverse printre care, clarificarea regimului juridic al recoltării resurselor genetice de origine marină în apele sub jurisdicție națională a statelor membre CIESM și măsuri pentru facilitarea aprobării

demersurilor pentru desfășurarea expedițiilor oceanografice ale statelor membre în Marea Mediterană și Marea Neagră.

Congresul, găzduit la Lido di Venezia de Palazzo del Cinema, a fost deschis de delegatul național al Italiei prof. Roberto Odorico, urmat de alocuțiunile primarului general al Veneției și a d-nei Stefania Prestigiacomo – Ministrul Mediului, mesajul ASS Prințul Albert II de Monaco prezentat celui de al XXXIX-lea congres de către prof. F. Briand.

Prezentarea directorului general, inspirată de locul de desfășurare al Festivalului Internațional de Cinematografie, a evocat prin imagini sugestive, într-un ritm alert, istoricul CIESM, principalele realizări de-a lungul existenței centenare, ilustrate cu exemplificări adecvate de titluri de filme și actori celebri.

Participarea la cel de al XXXIX-lea congres a constituit un record, prin cele aproape 1.000 de persoane înregistrate, provenite din 40 de țări, cu 30% peste numărul participanților la congresul anterior (Istanbul, Turcia, 2007) și 903 de contribuții științifice sub forma de rapoarte și lucrări prezentate oral și/sau prin postere.

Pe lângă sesiunile de comunicări și postere, au fost organizate și numeroase alte manifestări științifice (atelier de lucru, mese rotunde, expoziții de aparatură, ș.a.).

Printre comunicările științifice s-au numărat și 12 contribuții românești cu autori/coautori de la Universitatea „Ovidius” Constanța, Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” Iași, INCDM „Grigore Antipa” Constanța, GeoEcoMar București-Constanța și S.S.I.F. VOLTINVEST S.A. Craiova.

La cea de a doua reuniune a Biroului Central desfășurată în Biblioteca Națională Marciana din Veneția în 13 mai, au fost discutate:

- primele impresii și concluzii asupra celui de al

XXXIX-lea congres și sugestii pentru structurarea congreselor viitoare,

- validarea noilor președinți aleși ai Comitetelor științifice pentru mandatul 2010-2013, după cum urmează: C1 Geoștiințe marine: Gert de Lange (Țările de Jos); C2 Fizica și climatul oceanului: Miroslav Gacic (Croatia); C3 Biogeochimie marină: Axel Romaña (Franța); C4 Microbiologie marină și biotehnologii: Milton da Costa (Portugalia); C5 Ecosisteme marine și resurse vii: Fernando Boero (Italia) și Gemal Turan (Turcia); C6 Sisteme costiere: Enric Sala (Spania).

- validarea celor patru state membre (pe lângă Franța, Italia, Spania, Monaco din oficiu) în Comitetul restrâns pentru perioada 2010-2013: Croatia, Turcia, Israel și Tunisia.

CIESM cuprinde în prezent o rețea de cca 500 instituții de cercetare marină acționând energic pentru întărirea relațiilor de cooperare în domeniul vast al științelor mării între Nord-Sud și Est-Vest.

Grație echipei de conducere a CIESM și organizatorilor italieni, congresul a constituit un succes, confirmând multilateralitatea și pluridisciplinaritatea domeniilor de cercetare abordate, stimularea colaborărilor regionale și internaționale, precum și creșterea ponderii elementului feminin și al cercetătorilor tineri la această ediție.



Delegația României la Conferință



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



ACTIVITATEA ANR ÎN ANUL 2009

Misiunea și obiectivele Autorității Navale Române pentru anul 2009

Misiunea principală a Autorității Navale Române o constituie asigurarea unui grad sporit de siguranță și securitate în domeniul transporturilor navale, prin furnizarea unor servicii cât mai bune clienților acestui domeniu de activitate și îmbunătățirea continuă a calității serviciilor prestate, în condiții de eficiență, flexibilitate și optimizare a costurilor.

Asigurarea și dezvoltarea standardelor de siguranță a navigației în porturile românești

În cursul anului 2009, asupra navelor maritime care au intrat în porturile românești, au fost efectuate, de către inspectorii Port State Control (PSC) români, un număr de 1163 inspecții inițiale.

Numărul navelor oprite din navigație este de 41. Toate navele reținute au fost amendate, conform reglementărilor în vigoare, suma amenzilor constituind venit la bugetul local.

Tot în cursul acestui an, inspectorii PSC au efectuat și 190 reinspecții, cu rolul de a verifica rectificarea deficiențelor înscrise în rapoartele de inspecție.

Asigurarea ciclului de inspecții statutare, în conformitate cu convențiile internaționale și reglementările interne, în vederea sporirii gradului de siguranță în operare a navelor care arborează pavilion român

Inspecțiile statutare desfășurate de ANR în cursul anului 2009 pentru creșterea gradului de siguranță în operare a navelor sub pavilion român, sunt prezentate după cum urmează: *la navele maritime care efectuează voiaje în ape internaționale*: cinci inspecții FSC la navele Albatros, Eforie, GSP Licorn, Susie, o inspecție anuală la nava Mangalia și opt inspecții pentru voiaje în ape internaționale la navele Nistorești 1, Monello, Midia 5, Midia 8, Midia 21, Ram și Havuz 2; *la navele maritime care efectuează voiaje în ape naționale*: două nave au trecut la pavilion român, s-au efectuat trei inspecții inițiale construcții noi, 35 inspecții de recertificare, 105 inspecții anuale, 36 inspecții pe uscat, 44 inspecții ocazionale și 11 inspecții de stare tehnică. S-au eliberat certificate de tonaj la două nave maritime, au fost supravegheate lucrările de reparații la 24 nave, au fost eliberate documente pentru înmatriculare/reînmatriculare la 14 nave și două avize pentru remoraj; *la navele de navigație interioară*: 17 nave au trecut la pavilion român, s-au acordat 399 certificate comunitare, s-au efectuat opt inspecții inițiale la construcții noi, 16 inspecții la navele aflate în construcție, 172 inspecții de recertificare la navele necomunitare, 1330 inspecții anuale, 288 inspecții ocazionale, 290 inspecții în doc, 32 inspecții de înmatriculare, 18 inspecții de stare tehnică și au fost supravegheate lucrările de reparații la 323 nave. De asemenea, au fost efectuate inspecții ocazionale în vederea eliberării rapoartelor de inspecție pentru probe de mare la 11 nave, au fost eliberate documente pentru înmatriculare/reînmatriculare la 15 nave, 31 certificate de tonaj, 77 certificate transport mărfuri periculoase și 32 certificate și acte diverse, fără inspecții; *la ambarcațiunile*

de agrement: s-au efectuat 709 inspecții periodice, 902 inspecții înscriere, 18 inspecții pentru reînscrisere și 81 inspecții la motovehiculele nautice; *la ambarcațiunile de pescuit*: s-au efectuat 149 inspecții periodice, 85 inspecții de înmatriculare și 138 certificate de tonaj.

Alte activități conexe desfășurate pentru atingerea obiectivului propus: autorizare sudori : 170; autorizații documentații tehnice: 293.

În perioada de referință au fost controlați un număr de 29 agenți economici, producători și distribuitori de **ambarcațiuni de agrement** și componente pentru acestea precum și 14 agenți economici, producători și distribuitori de echipament maritim.

Lista producătorilor români de ambarcațiuni de agrement, cărora ANR le-a alocat cod de identificare MIC, cuprinde în prezent 67 agenți economici.

Inspecțiile și supravegherea navelor tip tanc s-au desfășurat în conformitate cu standardele și criteriile de siguranță ANR pentru acest tip de nave.

ÎNMATRICULĂRI NAVE

Nave maritime și de navigație interioară

Autorizare și înscriere nave în construcție: 59;

Eliberare permis provizoriu de arborare a pavilionului român pentru nave nou construite: 57;

Prelungire valabilitate permis provizoriu de arborare a pavilionului român pentru nave nou construite: 6;

Scoatere din evidență nave nou construite: 100;

Acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, înmatricularea navelor și eliberarea actelor de naționalitate: 101;

Eliberarea actelor de naționalitate ca urmare a modificării datelor menționate în registrele matricole: 487;

Prelungire valabilitate acte naționalitate: 1086;

Retragere drept de arborare a pavilionului român și radiere nave: 30;

Ambarcațiuni de agrement

Autorizare și înscriere ambarcațiuni în construcție: 16;

Scoatere din evidență nave nou construite: 13;

Acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, înmatricularea ambarcațiunilor și eliberarea actelor de naționalitate: 905;

Retragerea dreptului de arborare a pavilionului român și radierea ambarcațiunii: 114.

Perfecționarea sistemului de examinare și certificare a personalului navigant român

Situația statistică pentru anul 2009, privind personalul navigant român, maritim și fluvial, se prezintă astfel:

SICPNM Constanța: Înmatriculare și reînmatriculare (carnete de marinar); Eliberare certificate de competență (brevete/certIFICATE de capacitate maritime și maritim portuare) - COC

SICPNF Galați: Înmatriculare și reînmatriculare (carnete de serviciu); Eliberare/Preschimbare documente de atestare (brevete/certificate de capacitate fluviale);



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Examinări și Certificări STCW

Sesiuni examen brevetați: Înscriși, Promovați, Restanțieri

Sesiuni conducători ambarcațiune agrement: Înscriși, Promovați, Restanțieri

Căutare și salvare vieți omenești pe mare, conform prevederilor Convenției SAR '79

S-au coordonat 29 acțiuni de căutare și salvare de vieți omenești pe mare, soldate cu recuperarea a 48 persoane aflate în pericol pe nave de agrement, de pescuit, saltele pneumatice sau alte mijloace de agrement.

La începutul lunii aprilie a fost dat în folosință sistemul SCOMAR de către Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră Constanța, fiind instalat un terminal în cadrul Centrului Maritim de Coordonare (Serviciul SAR - Poluare), prin intermediul căruia se primesc în timp real informații radar și video, pe o distanță de cca. 8 Mm de la țărm, de-a lungul coastei maritime românești (imagini video în direct, de la țărm, pe mare).

Monitorizarea și detectarea satelitară a poluărilor marine prin serviciul Clean SeaNet, furnizat de Comisia Europeană statelor membre, prin EMSA (Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă)

În această perioadă s-au primit un număr de 60 imagini satelitare. Dintre acestea, 38 au semnalat posibile poluări în zona de responsabilitate a României. Patru posibile poluări au fost verificate la fața locului.

Monitorizarea, coordonarea și supravegherea traficului naval

În cursul anului 2009 au fost coordonate, supravegheate și monitorizate un număr de 9565 nave prin intermediul VTS Constanța astfel: intrări: 4261 nave; plecări: 4555 nave; mutări la dane: 749 nave.

În prima parte a anului 2009 a fost finalizată perioada de testări a aplicației naționale ROSSN de avizare nave, aplicație ce corespunde cerințelor stabilite de Uniunea Europeană prin Directiva 2002/59/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 27 Iunie 2002, stabilind un sistem de informare și monitorizare a traficului navelor în Comunitate. Această aplicație este integrată la nivel comunitar sub directă supraveghere a Agenției Europene de Siguranță Maritimă (EMSA).

Participare la exerciții de antrenament pentru combaterea poluării maritime

ANR, prin CMC, a organizat și coordonat derularea exercițiului regional RODELTA 2009, care s-a desfășurat în data de 26.08.2009 în zona portului Midia, cu participarea tuturor țărilor riverane Mării Negre (Bulgaria, Georgia, Rusia, Turcia și Ucraina).

La exercițiu au participat atât observatori interni, cât și observatori externi.

Pe data de 19.03.2009 a participat la exercițiul de alarmare publică, la nivelul municipiului Tulcea, privind intervenția în caz de accident pe Dunăre având ca efect poluarea cu hidrocarburi.

În cursul anului 2009 au fost inițiate un număr de 32 acte normative naționale din care două legi, trei hotărâri de guvern și 27 ordine de ministru urmărind transpunerea în legislația română a acquisului comunitar.

În ceea ce privește dezvoltarea relațiilor internaționale de cooperare cu organizații și instituții similare din domeniul transporturilor navale au fost menționate patru evenimente inter-

naționale organizate în anul 2009, și anume: Seminarul IMO regional de instruire pentru răspuns la poluare marină cu hidrocarburi în Marea Neagră, pentru administratori, nivel managerial și Sedința de planificare la nivel internațional a Exercițiului RODELTA 2009 ; Seminarul Sub - regional IMO pentru operarea în siguranță a Unităților de transport mărfuri periculoase și implementarea Codului IMDG; Exercițiul Național SAR și Regional Operațional de răspuns la poluarea marină cu hidrocarburi la Marea Neagră - RODELTA 2009; Monitorizarea de mediu a bazinului Mării Negre: Sisteme de monitorizare și informare în vederea reducerii poluărilor cu hidrocarburi - MON-INFO.

Pentru modernizarea bazei materiale și îmbunătățirea condițiilor de muncă, în anul 2009 s-au prevăzut cheltuieli cu obiectivele de investiții în valoare de 22.986 mii lei. Pe parcursul anului 2009 s-au întocmit documentații de atribuire, s-au organizat proceduri de licitație publică pentru efectuarea achizițiilor, s-au încheiat contracte, s-au urmărit și recepționat achizițiile din Lista de Investiții și Planul de Reparații.

A fost organizată procedura „cerere de oferte” pentru atribuirea contractului de furnizare. A avut loc deschiderea ofertelor, urmând ca după analizarea acestora comisia de evaluare să stabilească oferta câștigătoare.

Se află în desfășurare următoarele proceduri de achiziții: sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape internaționale – RoRIS; consultață de supervizare pentru implementarea proiectului „Sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și informare asupra transportului pe ape interioare - RoRIS”.

Dezvoltarea sistemului informatic și de comunicații al instituției, integrarea în proiectele internaționale privind schimbul de informații în domeniul maritim

Pe parcursul anului 2009, ANR a continuat și finalizat o serie de proiecte importante în domeniul comunicațiilor, menite să asigure un suport tehnic eficient activităților specifice: s-a asigurat buna funcționare a sistemului informatic și de comunicații al instituției, inclusiv schimbul de date între centrele RoRIS; s-a demarat procedura de licitație pentru proiectului RoRIS, faza a II-a, proiect ce va fi realizat în cadrul „Programului operațional sectorial pentru transporturi” (fonduri europene); s-a finalizat proiectul de realizare a rețelei de stații de bază AIS, proiect finanțat în cadrul programului Phare-2006; s-a demarat procedura de achiziție a sistemului pentru monitorizarea traficului pe Dunăre în zona podului Calafat-Vidin;

Situația personalului ANR

Prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 617/12.05.2008, la propunerea Consiliului de Conducere ANR, s-a aprobat noua structură organizatorică a Autorității Navale Române. Sunt aprobate 734 de posturi din care 81 sunt de conducere. La sfârșitul anului 2009 sunt ocupate un număr de 685 posturi.

Realizarea bugetului

Cheltuielile aprobate prin buget au fost în sumă de 87.140 mii lei, din care cheltuieli din surse proprii 75.703 mii și 11.437 mii lei cheltuieli din fonduri nerambursabile.

La sfârșitul anului 2009, totalul cheltuielilor a fost în sumă de 53.676 mii lei, din surse proprii. În ceea ce privește veniturile curente realizate la data de 31.12.2009, acestea au fost în sumă de 63.234 mii lei.

FORȚELE NAVALE ALE ROMÂNIEI

a 150-a aniversare

La 22 octombrie 1860, prin Înalt Ordin de Zi al domnitorului Alexandru Ioan Cuza, s-au unificat flotilele Munteniei și Moldovei. Este momentul înființării Marinei Militare a statului român modern.

Serial

50 de evenimente în primii 50 de ani de existență (1)

50 de evenimente în 50 de ani: 1911-1960 (2)

50 de evenimente în 50 de ani: 1961-210 (3)

(sinteză întocmită de contraamiralul în retragere Petre I. George)

50 de evenimente în primii 50 de ani de existență (1)

1860, oct. 22 – Prin Înalt Ordin de Zi nr. 173 al domnitorului Alexandru Ioan Cuza (semnat Cuza I.) s-a hotărât definitivă unificare a flotilelor militare de Dunăre ale celor două Principate Române unite; această dată se consideră ziua de naștere a Marinei Militare a statului modern român. Comandant: colonelul Nicolae Steriade. Reședința Corpului Flotilei la Ismail.

1861, sept. 11 – S-a realizat urmărirea dislocare a navelor Flotilei române de Dunăre: la Calafat, Giurgiu, Brăila, Galați, Reni, Ismail și Chilia. 1862: S-a întors de la șantierul naval din Lintz (Austria), nava cu aburi „Ceocan” (care fusese cumpărată de statul român pentru Flotilă cu un an în urmă), după ce i s-au efectuat reparații și a fost amenajată ca navă militară.

1863, mai 8 – Toate mijloacele plutitoare ale armatei române au fost trecute în cadrul Flotilei (Marinei Militare).

1864, aug. 2 – La Giurgiu a avut loc ceremonia de intrare în compunerea Flotilei române a unui vapor cu zbatuiri (ex „Ceocan”, ex. „Prințul Vogoride”) de 130 t, cu 4 tunuri (avizou), care, din dorința domnitorului Alexandru Ioan Cuza, a fost botezat, cu acel prilej, cu numele „România”.

1865: La 1 august a absolvit Școala Navală din Brest, Franța, Nicolae Dimitrescu-Maică, viitorul comandant al Marinei militare.

1866: La 1 august a absolvit Școala Navală din Brest, Franța, viitorul viceamiral Ioan Murgescu.

1867, mart. 16 – A sosit în țară „Vaporul cel nou” construit la Linz (port pe Dunăre în Austria), navă cu zbatuiri, de 352 tone.

1868. În „Legea pentru organizarea puterii armate în România”, Flotila figura printre armele principale.

1869 – „Vaporul cel Nou” a fost botezat cu numele „Ștefan cel Mare” (navă a devenit mai târziu yacht regal).

1870, aug. 31 – S-a născut la Satu Mic (azi Victor Vlad Delamarina), Timiș, poetul ofițer de marină Victor Vlad Delamarina, personalitate remarcabilă a literaturii române (m. 1896).

1871: S-a născut contraamiralul Gheorghe Mărgineanu, absolvent al Școlii copiilor de marină (curs inferior de liceu) și al Școlii de ofițeri; după ce a îndeplinit mai multe funcții în Flotilă, a fost detașat la Serviciul Maritim Român unde a comandat vapoarele „Iași”, „Carol I” și „Dacia”.

1872, nov. 17 – S-a înființat la Galați Școala Flotilei, prima instituție de învățământ din istoria marinei române moderne.

1873. Efectivul de nave al Flotilei a sporit cu o canonieră, botezată „Fulgerul”, navă construită în Franța și intrată în dotare, după ajungerea în țară, în aprilie 1874.

1874, nov. 28 – S-a născut, la Burduseni (Suceava), comandorul de marină Eugeniu P. Botez, (scriitorul Jean Bart), primul ofițer de marină care a fost primit în Academia Română, pentru merite literare deosebite (m. 12.05.1933).

1875. Între 11 și 27 octombrie a avut loc primul marș de instrucție în comun al navelor militare românești pe Dunărea de Jos și Marea Neagră; au participat navele „România”, „Ștefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rândunica” (șalupă torpiloare construită în Anglia și intrată în dotarea Flotilei române în anul 1875).

1876. Contraamiralul Barbieri Nicolae, fiul lui Anton Barbieri (fost comandant al Flotilei: 1867-1874) se afla în rândul marinărilor simpli cu gradul de sergent (a intrat în marină ca voluntar la vârsta de 16 ani).

1877, Flotila participă la Războiul de Independență. În noaptea de 13 spre 14 mai 1877 a avut loc atacul cu torpila de la Măcin în cadrul căruia șalupa „Rândunica” (având la bord pe maiorul Ion Murgescu - viitorul amiral) a scufundat

monitorul (canoniera cuirasată) otomană „SEIFI” (2500 tone). La atac au participat șalupele torpiloare (armate cu torpilă de școndru): „Rândunica”, din Flotila Română, „Xenia” și „Djighit” din Flota



Amiral Ioan Murgescu

Rusă. Comanda navelor era executată de ofițeri din Marina Rusă. A fost primul atac cu torpila executat pe Dunăre. În zilele de 13 și 14 octombrie un detașament de 120 de marinari, comandat de căpitanul Mihail Drăghicescu, a instalat pe Dunăre primul baraj de mine românești, la Nedeea, pentru a proteja podul de pontoane de la Turnu Măgurele. La 26 octombrie o baterie de artilerie armată cu marinari, sub comanda maiorului Nicolae Dumitrescu Maican, din Flotilă, a scufundat canoniera cuirasată otomană „Podgorița” („Podgorița”), vasul „Socrate” și un șlep, nave care erau ancorate în spatele ostrovului Chiftelele, în aval de Calafat.

1878, ian. 15/27 – A început bombardarea masivă a cetății Vidin de către artileria română de pe ambele maluri ale Dunării. Majoritatea bateriilor de la



**Maierul Nicolae
Dimitrescu Maican**

Calafat erau armate cu marinari, iar comandant al întregului sistem de artilerie de coastă de acolo era locotenent colonelul Nicolae Dimitrescu Maican, comandantul Flotei române (Marinei Militare). La 14/26 noiembrie autoritățile române au început să preia administrația civilă și militară a Dobrogei. Trecerea acestora peste Dunăre a fost efectuată cu navele Flotei române.

1879. Este numit, pentru a treia oară, la comanda Flotei, Nicolae Dimitrescu-Maican (mai îndeplinise aceasta funcție, câte un an, în 1874 și 1877).

1880, aug. 25 – A intrat în dotarea Marinei Militare române canoniera „Gri-vița”, prima noastră navă de mare, propulsată de mașină cu aburi.

1881, oct. 3 – Prin Înaltul Decret nr. 2408, a luat ființă la Galați, Școala Copiilor de Marină, echivalentă cursului inferior de liceu (gimnaziu), cu durata de 3 ani.

1882, aug. 12 – A intrat în portul Galați, și în serviciul Marinei militare bricul „Mircea”, velier școală, construit în

șantierele navale Thames Iron Works din Londra.

1883. În vara acestui an bricul „Mircea” a fost armat pentru prima campanie de navigație (1 iunie - 27 septembrie) în cursul căreia a vizitat porturile Varna, Burgas, Sinope, Odessa și Istanbul.

1884. Flotila dispunea de 18 nave în urma intrării în serviciu în perioada 1882-1884 a mai multor nave printre care puitorul de mine „Alexandru cel Bun” și a torpiloarelor „Smeul” și „Vulturul”.

1885. Manevrele din acest an au avut loc pe Dunărea maritimă, cu participarea tuturor navelor, în prezența șefului statului.

1886. A fost votată de Parlament Legea pentru organizarea Flotei și a serviciului porturilor. La 1 august marina avea un efectiv de 54 ofițeri și 952 oameni de echipaj și trupă.

1887, dec. 13 – A fost lansat la apă crucișătorul „Elisabeta”, de 1.320 tone, construit la șantierele navale „Amstrong” din Newcastle, Anglia.

1888. Bricul „Mircea” având la bord un echipaj format din elevi marinari, este surprins în Marea Neagră de o puternică furtună, căreia îi face față cu succes. **La 5 noiembrie**, a intrat în serviciul Marinei Militare Române crucișătorul „Elisabeta”. Nava avea următoarele caracteristici: deplasament 1.320 t, lungime 72 m, lățime 10,25 m, pescaj 3,68 m. Aparatul propulsor: două mașini cu simplă expansiune cu aburi (combustibil și cărbuni), cu o putere de 4.700 CP; viteză medie de 18,1 Nd. (1 Nd=1,852 km/oră). Era armat cu tunuri de 150 mm (4 piese), 57 mm și 37 mm, mitraliere de 11,43 mm și patru tuburi lanstorpilor de 381 mm. Nava avea trei catarge cu vergi pentru vele: suprafața velică 513 mp. Echipaj: 180 oameni. Era cea mai rapidă și puternică navă din Marea Neagră la acea dată. S-a aflat în serviciul Marinei vreme de 25 de ani.

1889. Prin Înaltul decret nr. 1.212 din 9 iunie se stabilea ținuta marinarilor militari (s-a menținut, în linii mari, până în 1990, an după care s-a modificat esențial, renunțându-se la o tradiție de peste 100 de ani).

1890. În campania de instrucție din acest an participă noile canoniere „Bistrița”, „Siretul” și „Oltul”, construite în Marea Britanie și torpiloarele „Sborul”, „Smeul” și „Năluca”, construite în Franța. **1891.** Crucişătorul „Elisabeta” a încheiat călătoria de 8 luni (începută în 1889) în Marea Mediterană, Marea Adriatică, Oceanul Atlantic și Marea Nordului.

1892. Forțele navale române au fost reprezentate prin bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta” la Serbările columbiene de la Genova, prilejuate de împlinirea a 400 de ani de la descoperirea Americii.

1893, mart. 4 – A început funcționarea la Galați a Școlii de Cadre a Flotei, cu durata de doi ani. Pregătea specialiști brevetați, recrutându-i din rândul recruților și voluntarilor.

1894, mai 10 – S-a născut, la Craiova, contraamiralul Horia Macellariu.

1895, iunie – La ceremoniile de inaugurare a Canalului Kiel, între Marea Nordului și Marea Baltică, au participat și două nave românești: bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta”, sub comanda viitorului viceamiral Vasile Urseanu.

1896, febr. 26 – S-a înființat Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină, cu sediul la Galați.

1897 – Prin Decretul nr. 1093/26.02.1897 se stabilea ca în cadrul Flotei să ființeze: „Școala specială de marină destinată a pregăti diferite specialități ale marinei de rezel și de comerț” și „Școala specială de mecanici și maeștri destinată a pregăti mecanici și maeștri necesari bastimentelor marinei de rezel și de comerț”.

1898, mai 28/iun 9 – S-a adoptat Legea pentru organizarea Marinei Militare a României, prin care se renunță la denumirea de Flotilă; s-a înființat Divizia de Dunăre cu sediul la Galați și Divizia de Mare cu sediul la Constanța. Comandamentul Marinei Militare era dislocat la București. Prin această lege s-au introdus pentru ofițeri gradele de marină: sublocotenent (înlocuit în perioada 1934-1948 cu gradul de aspirant, reintrodus după anul 1990); locotenent; căpitan; locotenent comandor, pentru maior; căpitan comandor pentru locotenent-colonel; comandor pentru colonel; contraamiral pentru general de brigadă; viceamiral pentru general de divizie și amiral pentru general de corp de armată.

1899, toamna – Școlile de Marină trec în subordinea Diviziei de Mare și sunt



Bricul MIRCEA

redislocate la Constanța.

1900. Cresc efectivele marinei, ajungând la 1.843 de oameni. A început editarea publicației „Revista Maritimă” (din comitetul de redacție făceau parte căpitan comandorul Eustațiu Sebastian, viitor comandant al Marinei militare, căpitanul Petre Demetriad, sublocotenentul Eugeniu Botez). Harta Cătușanu, tipărită în Franța, este distinsă cu medalia de aur la Expoziția internațională de la Paris.

1901 – Pe baza legii de organizare a Marinei Militare din 28 mai 1898, se statuează existența unei singure instituții de pregătire a specialiștilor cu denumirea Școala de Marină. Durata studiilor era de 3 ani.

1902, aug. 15 – S-a sărbătorit pentru prima oară Ziua Marinei Române.

1903. Sub conducerea comandantului Marinei Militare, comandorul Emanuel Koslinski, în luna septembrie, au avut loc manevre militare la care au participat toate navele din dotare.

1904. Viitorul contraamiral și comandant al forțelor navale, comandorul Eustațiu Sebastian este numit director al Arsenalului Marinei.

1905. – Răscoala marinarilor de pe crucișătorul „Potemkin”, cea mai puternică navă de război a Flotei Ruse a Mării Negre. Pe data de 19.06 crucișătorul, condus de marinarii răzvrățiți, însoțit de torpilor cu echipaj răsculat, a sosit în rada portului Constanța. Un mare pericol plana asupra orașului. Un rol important în soluționarea acestei

situații complicate și periculoase l-a avut echipajul crucișătorului „Elisabeta” și ofițeri din conducerea Marinei Militare.

1906. Bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta” participă la festivitățile de deschidere oficială a portului Varna.

1907, sept. 17 – A avut loc lansarea la apă a monitoarelor (nave cuirasate fluviale) „I. C. Brătianu”, „Lascăr Catargiu”, „Alexandru Lahovari” și „Mihail Kogălniceanu”, construite la Triest și montate la Arsenalul din Galați. În același an, au intrat în serviciu vedetele fluviale (construite în Anglia) „Maior Constantin Ene”, „Maior Dimitrie Giurăscu”, „Maior Gheorghe Șonțu”, „Maior Nicolae Grigore Ion”, „Căpitan Nicolae Lascăr Bogdan”, „Căpitan Mihail Romano”, „Locotenent Dimitrie Călinescu” și „Căpitan Valter Mărcineanu” – nume de eroi al Războiului de Independență.

1908, iun. 25 – S-a pus piatra de fundație a localului Școlilor de marină, actualul local al Muzeului Marinei Române din Constanța.

1909, mai 6 – A fost înființat Corpul măștrilor militari de marină.

1910, febr. 26 – S-a născut, la Ploiești, comandorul Constantin Copaci, valoros ofițer hidrograf; s-a opus acțiunilor antiromânești ale ocupantului sovietic, legate de delimitarea frontierei pe brațul Chilia, în zona de vărsare a acestuia în mare și în mare spre Insula Șerpilor.

Va urma

ȘTIINȚĂ ȘI TEHNICĂ

Radiolocația de înaltă rezoluție¹

Dr. Toma Octavian MELINTE²

Moto: „Matematicile pun în joc puteri sufletești care nu sunt mult diferite de cele solicitate de poezie și de arte”.

Ion Barbu,
matematician și poet

În stațiile radar (Radio Detection and Ranging) informațiile sosesc de la țintă în momente discrete de timp (în sensul de cuantificabile – n.n.). În procesul de observare are loc o discretizare a coordonatelor în funcție de timp. Semnalele recepționate pe durata unei perioade de repetiție a impulsurilor de sondare rămân continue în timp. Discretizarea în timp a semnalului de radiolocație va permite prelucrarea secvențială în filtre numerice a semnalelor continue (9). Contribuțiile ingineresti în domeniu au fost obținute sub coordonarea științifică profesională a col. dr. ing. Anton Lucian, care constau în principal la ideea renunțării unui semnal radio nemodulat majoritar cum era la stațiile radar înainte de anii '90, care este cel mai simplu sub aspectul generării și prelucrării și avea cea mai largă răspândire în sistemele radar. Principalele dezavantaje ale acestui semnal utilizat sunt: imposibilitatea de a asigura simultan o bună capacitate de separare în distanță (pentru care este necesar un impuls scurt) cât și imposibilitatea de a asigura simultan o capacitate de separare ridicată pe ambii parametri: distanță și viteză radială.

Măsurând frecvența Doppler, un radar poate să determine viteza de deplasare a două ținte vizate. De exemplu dacă durata impulsului este două microsecunde, rezoluția în distanță pentru o stație oarecare este:

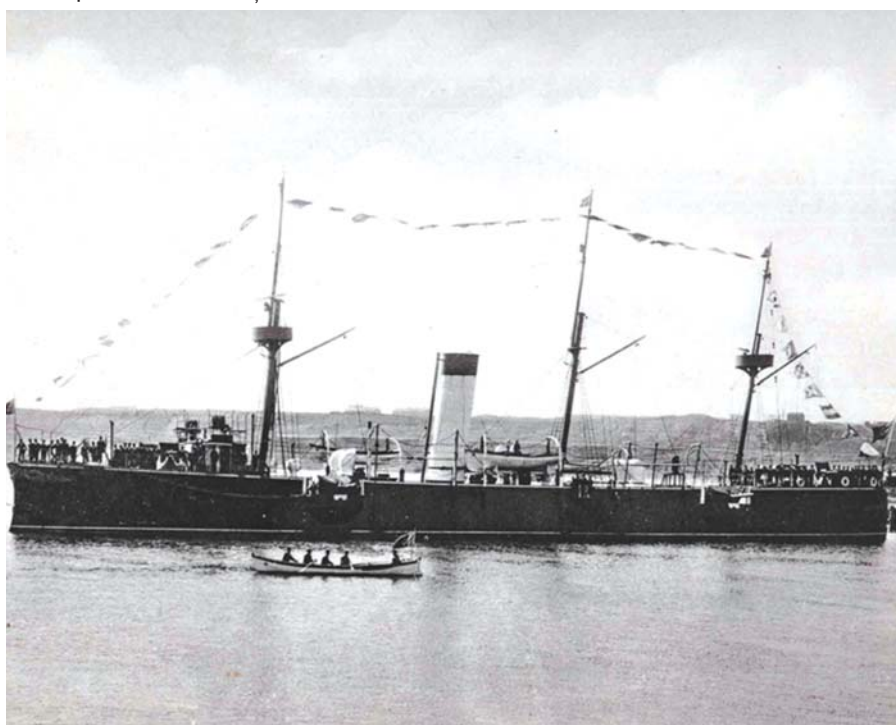
$$\Delta R = \frac{C \cdot t_i}{2} = \frac{(3 \times 10^8) (2 \times 10^{-6})}{2} = 3 \times 10^2 = 300 \text{ m}$$

În care C este viteza luminii, C = 3x10⁸; t_i este timpul impulsului; în exemplul nostru t_i = 2x10⁻⁶.

1. Titlul articolului este dat de redacție. Autorul articolului l-a intitulat Contribuții asupra rezoluției în distanță și viteză a diferitelor semnale radar. Privind dezvoltarea echipamentelor pentru securizarea frontierei României.

2. Medic de urgență, doctorand, masterand în sisteme electronice de Securizarea Frontierei

continuare la pagina 29



Crucișătorul ELISABETA



Probleme propuse pentru rezolvare

Problema 64:

O grupare de nave F are în prova două corvete (M_1 și M_2) la distanță de 70 cab. în formație de front, la distanță de 100 cab. între ele, dispuse simetric față de drumul formației (M_1 la babord, M_2 la tribord). $D_{F1} = 0^\circ$, $V_{F1} = 21$ Nd., $V_{Mmax} = 27$ Nd. Nava comandant informează navele de siguranță și apoi reduce viteza la $V_{F2} = 15$ Nd. și ia drum $D_{F2} = 60^\circ$. Să se determine:

1. Drumurile corvetelor pentru ocuparea în cel mai scurt timp a pozițiilor anterioare avute față de grupare și timpii necesari manevrei;
2. Ce drumuri și ce viteze vor lua corvetele pentru a ajunge simultan în formație.
3. Care va fi distanța minimă de trecere prin prova lui F de către M_2 în cazul 1.
4. Cu cât timp înainte de schimbarea de drum și viteză de către F trebuie să înceapă manevra corvetelor pentru a ocupa pozițiile în formație simultan cu schimbarea elementelor de către F. Ce drumuri vor lua corvetele și cât va dura manevra.

Problema 69:

Nava directoare merge în $D_a = 200^\circ$, cu viteza 18 Nd. O fregată aflată în pupa navei directoare, primește ordin să execute o cercetare pe direcția 155° , la distanță de 25 Mm, după care să revină în formație. Viteza fregatei 27 Nd. Se cere:

1. După cât timp distanța dintre formație și fregată va fi 60 cab.?
 2. Drumul de înapoiere al fregatei;
 3. Timpul necesar executării cercetării;
 4. Distanța și relevmentul la fregată în momentul luării drumului de înapoiere;
 5. Relevmentul prova al navei directoare la fregată la terminarea cercetării;
 6. Peste cât timp de la începerea cercetării fregata se va apropia la 50 cab de formație;
- După parcurgerea distanței de 25 Mm fregata descoperă o țintă necunoscută în $R_a = 200^\circ$, $d = 120$ cab., $V_i = 18$ Nd. și hotărăște să o evite la distanța de descoperire, manevrând pe latura dinspre vest a sectorului de evitare. Să se determine sectorul de evitare și drumul luat de fregată.

După 10 minute de manevră pe noul drum se primește de la aviația de cercetare informația că ținta are drum 270° . Fregata reia manevra de ocupare a poziției ordonate și primește ordin să atace ținta cu artileria de la distanța de 80 cab. menținându-și drumul. După 5 minute de tragere ținta explodează. Se cere:

- Noul drum al fregatei pentru ocuparea poziției;
- După cât timp, din momentul schimbării de drum, va ajunge la distanța de tragere;
- Relevmentul și distanța la țintă în momentul scufundării acesteia.

În urma unor avarii produse de artileria inamică, fregata a fost nevoită să reducă viteza la 9 Nd., iar după 10 minute va putea mări viteza la 24 Nd. Să se determine drumul de goană unic a lui M pentru a ocupa poziția ordonată (schemă separată), știind că nava directoare a redus viteza la 12 Nd.

MINICURS DE CINEMATICALĂ NAVALĂ

- rezolvări grafice (IX) -

contraamiral fl. (r)

Dan LEAFU

Rezolvarea problemelor apărute în numărul 74 al revistei:

Problema nr.24:

- a) - se pun pozițiile inițiale T_0 și M_0 ;
- pe drumul lui T se pune vectorul V_T , iar din vârful acestuia se intersectează R_0 (DMR) cu vectorii V_{M1} și V_{M2} , obținându-se vitezele relative $V_{R1} = 3,5$ cab./min. și $V_{R2} = 4,6$ cab./min;
- se calculează $S_{R1} = V_{R1} \times t_1 = 3,5 \times 10 = 35$ cab.
- se calculează $S_{R2} = d_0 - S_{R1} = 85 - 35 = 50$ cab.
- se calculează $t_2 = S_{R2} / V_{R2} = 50 / 4,6 = 11$ min.
- timpul total de manevră $t = t_1 + t_2 = 21$ min.
- se calculează spațiul parcurs de T până la coliziune $S_T = V_T \times t = 42$ cab și se pune din T_0 , obținându-se poziția T_1 ;
- se unește M_0 cu T_1 și rezultă drumul de coliziune a lui M, $D_M = 00$.
- b) Este situația în care M se găsește în afara unghiului critic a lui T pentru V_{M1} ; rezolvarea este identică cu cazul a) deoarece, indiferent cu ce viteze manevrează M, D_{MR} nu poate fi decât R_0 .

- se pun pozițiile inițiale;

- se construiește unghiul critic a lui T pentru V_1 , obținându-se $V_{R1} = 1,3$ cab./min.

- din vârful lui V_T se intersectează R_0 (DMR) cu V_{M2} obținându-se $V_{R2} = 4,5$ cab./min.

- se calculează $S_{R1} = V_{R1} \times t_1 = 1,3 \times 10 = 13$ cab. iar $S_{R2} = 57$ cab.

- $t_2 = S_{R2} / V_{R2} = 13$ min.

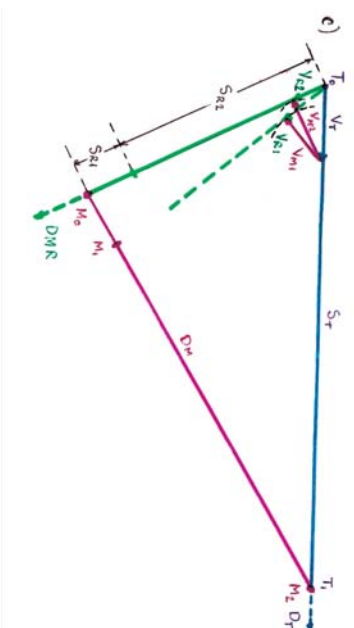
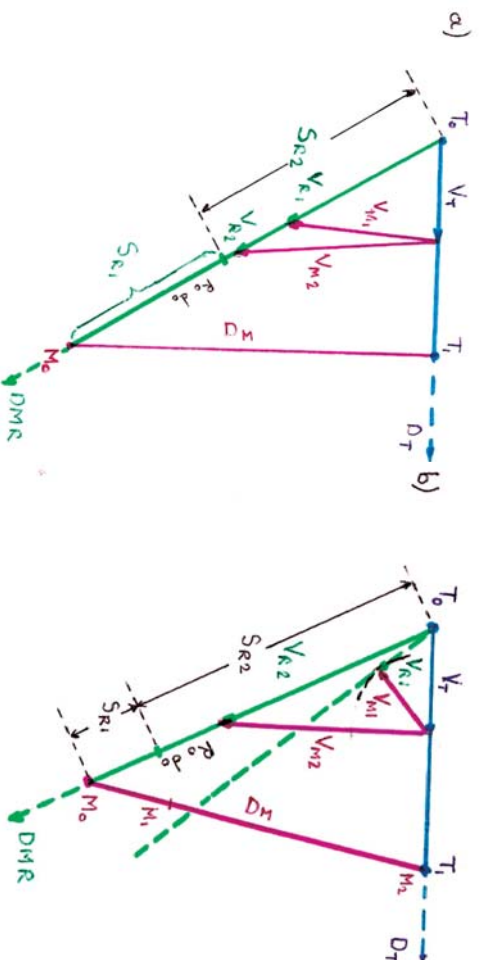
- timpul total de manevră $t = t_1 + t_2 = 23$ min.

- se calculează spațiul parcurs de T până la coliziune și obținem poziția T_1 ;

- se unește M_0 cu T_1 și obținem $D_M = 130^\circ$.

c) M trebuie să se găsească pe latura unghiului critic a lui T construit cu V_{M2} , aceasta devenind și DMR și R_0 ;

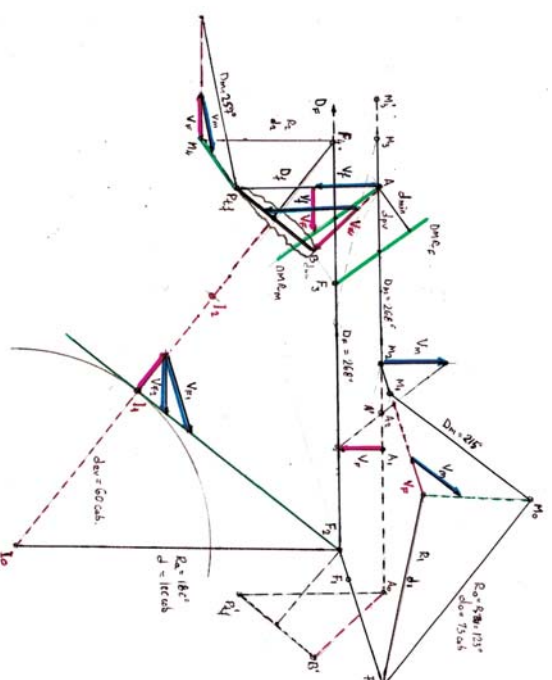
- din vârful lui V_T se duce o perpendiculară pe latura unghiului critic (DMR și R_0) și obținem V_{M2} și V_{R2} ; restul calculelor sunt identice cu cele de la punctele a) și b).



Problema nr. 25:

- Se pune situația pe hartă pentru momentul $R_{p.v.Bd.} = 1230^\circ$, $d = 73$ cab. și poziția pe care trebuie să o ocupe M_1 ;
-Mădă goană poziției ordonate: $D_M = 2150^\circ$, $t = 13,5$ min.
-se pune poziția navei neidentificate l_0 și se trasează cercul de evitare cu raza $r = 60$ cab.
- din F_2 se duce tangentă la cercul de evitare;
- din l_0 se duce perpendiculară pe tangentă, obținând poziția l_1 ;
- în l_1 se trasează vectorul V_1 perpendicular pe tangentă, iar din vârful acestuia se duce o paralelă la drumul formației $D_F = 2510^\circ$ până intersectează tangenta și se obține $V_{F1} = 26$ Nd.
2. Din vârful lui V_1 se pune vectorul $V_F = 18$ Nd. până intersectează tangenta la cercul de evitare;

- orientarea lui V_F ne dă drumul formației $D_F = 268^\circ$.
- 3. Se pun elementele perdelei de fum în poziția F_4 (poziția lui F când ajunge la 60 cab. față de l_1):
- se calculează punctul de începere a fumizării (A):
- se pune viteza vântului în capătul perdelei;
- cu vectorul V_F se unește vârful vectorului V_w cu linia perdelei de fum;
- se translează orientarea lui V_F în punctul de terminare a fumizării P_{tr} , prelungind segmentul până intersectează direcția vântului, obținând poziția A_1 ;
- orientarea vectorului V_F ne dă drumul de fumizare $D_F = 178^\circ$;
- timpul de fumizare $t_f = AP_{tr} / V_F = 42/3 = 14$ min.
- se translează elementele perdelei de fum în poziția F_2 și obținem punctul A_0 (punct fictiv de începere a fumizării);
- din A_0 punem paralel cu drumul formației segmentul $A_0A_1 = V_F \times t_f = 45$ cab. - același segment se pune din F_4 în sens invers și obținem poziția F_3 (este poziția lui F când începe fumizarea);
- din M_2 se dă goană poziției A_1 (caz special pe drumuri contrare) și se obține punctul A_2 (punct fictiv de coliziune);
- din A se pune segmentul $AM_3 = A_2M_2 = 15$ cab.; poziția M_3 este punctul din care M iese din formație pentru ocuparea poziției de începere a fumizării (A);
- se calculează după cât timp M părăsește formația. $M_2M_3/V_F = 23$ min.
- în punctul A sau F_3 se construiește $DMR_M = 143^\circ$, respectiv $DMR_F = 323^\circ$;
- se măsoară distanța de trecere prin prova (20 cab.) și distanța minimă (16 cab.)
4. Se pune noua poziție pe care trebuie să o ocupe M , respectiv M_4 ;
- din P_{tr} M dă goană noii poziții $D_M = 257^\circ$ și $t = 14$ min.



continuare din pagina 26

Cercetătorii s-au preocupat de îmbunătățirea DR (rezoluția în distanță). Ei au descoperit faptul că aceasta nu era dependentă de durata impulsului ci de banda de frecvență D B a semnalului emis.

Relația majoră și esențială dintre energie și putere: $W[I] = P[W] \times t[s]$.

Prin formularea temei „radiolocația de înaltă rezoluție” s-a urmărit valorificarea posibilităților tehnice impulsionate de creșterea puterii de emisie a elementelor generatoare. Se impunea mărirea energiei radiate în condițiile „unei rezoluții sporite, adică a unei durate mici a impulsului de sondare (prin scurtarea duratei impulsului se reduce energia impulsului de sondare)” (2).

Mărirea energiei radiate se poate obține și prin creșterea frecvenței de repetiție a impulsurilor, dar aceasta determină scăderea distanței maxime de descoperire.

$$B = \frac{1}{t_i} \text{ banda spectrală ocupată de semnalul de sondaj.}$$

Pentru a mări banda impulsurilor nemodulate este necesar să micșorăm durata acestora.

$$\Delta R = \frac{C}{2B}$$

O altă modalitate de a mări banda semnalului de sondaj este modularea în frecvență a semnalului sau a unor faze a acestuia (fără a micșora durata lui).

În principiu, rezoluția poate fi mărită oricât prin utilizarea unui impuls de sondare cu banda de frecvență, suficient de largă, iar durata impulsului poate fi crescută pentru a radia în spațiu energia necesară descoperirii țintelor.

Astfel, au fost utilizate și cercetate în aplicație alte tipuri de sondare, respectiv:

- semnale cu modulație liniară de frecvență de tip „stretch”
- semnale cu modulație discrete în frecvență (intraimpuls și interimpuls)
- impulsul radio și video scurt (2)

În aplicațiile semnalelor radar, când ținta (avionul de vânătoare) poate fi mascat într-un mediu cu reflexii nedorite puternice sau când are loc detectarea unei rachete de croazieră care „zboară” la joasă altitudine (pe mare la înălțimea acestei valori), utilizarea semnalelor nesinusoidale permite mărirea rezoluției în distanță și viteză și implicit mărirea capacității de eliminare a reflexiilor nedorite. Orice țintă aeriană se comportă ca un filtru spațiotemporal caracterizat în timp de funcția pondere. (8)

Ne ocupăm de țintele aeriene deoarece frontierele de stat pot fi pene-

trate cu aviația sau cu rachete aer-sol, iar confruntările pe mare sunt de la al doilea război mondial încoace preponderent aeronavale.

Avioanele de luptă sunt reflectori poliedrici la care centrele puternice de reflexie apar la extremități și la îmbinări iar impulsul chirp are această aplicație de a detecta țintele după profilul sintetic respectiv poate detecta și avioanele de tehnologie zisă invizibilă = stealth. (7).

Impuls chirp = este un impuls radio dreptunghiular de durata „ti” la care frecvența purtătoare variază liniar și o modulație liniară de frecvență (MLF) care pot folosi metode analogice sau numerice de modulație în sistemul de rezoluție în distanță (2).

Rezoluția în distanță dezvoltată și situată la radarul civil Arpa în condițiile speciale de temperatură a reliefat că există fenomene radar de tip ducting, radar blackout, false ecouri, sector orb, umbra radar, ecourile laterale, multiple ecouri (1).

Studiul riguros al funcției de incertitudine indică: capacitatea de separare a semnalului ecou și viteza radială, caracteristicile semnalului de radiolocație din punct de vedere al distanței și vitezei cât și precizia de măsurare a coordonatelor țintei în prezența perturbațiilor. (8).

Capcane de natură tehnico-tactică în funcționarea stațiilor radar pot influența deznodământul **luptelor aeronavale**:

1. Când mai multe ținte se află în interiorul aceleiași volum de impuls, radarul nu le poate separa în distanță; le identifică ca fiind o singură țintă în loc de două.

2. Vertical deasupra stației de radiolocație, există un con mort unde ținta (avionul militar de vânătoare) nu poate fi identificată.

3. Atunci când ținta (MIG-21, Mirage 2000, F-16, Gripen, Harrier, Suhoi) se apropie zburând la câțiva metri deasupra nivelului mării, iar în apropierea navei și radarului se ridică brusc, posibilitatea de detectare la timp devine imposibilă și nava devine „țintă vie” adică este imposibil de evitat lovirea de către inamic.

4. Țintele aeriene sunt descoperite rapid și facil pe lobul principal de directivitate al antenei (fie o țintă, fie mai multe), însă pe lobi secundari de directivitate acestea nu apar, imaginile fiind ambigue și greu de fixat ca ținte reale pe panoul de afișare.

Scopul nedeclarat al războiului psihoelectronic este să creeze o masivă confuzie în rândurile inamicului. Se urmărește să se realizeze imposibilitatea de ripostă rapidă, imposibilitatea de a folosi tehnica și armamentul din dotare, pierderea luptei de către cei surprinși chiar dacă dispun

de dotări cu echipamente din cele mai moderne (4).

Armata noastră, Forțele Aeriene, poliția de frontieră, autoritățile de supraveghere a zonelor portuare trebuie să fie dotate cu radare performante.

Pentru a întări cu argumentele înaintașilor, militari de marcă, realitatea necesității unei eficiente securități naționale (prin dotări tehnice corespunzătoare) și la frontiera de stat a României, citez pe generalul Rudeanu care a scris lucrarea „Apărarea națională”, în care arată că: „Fără armament, munițiuni și material de război o țară nu poate vorbi de suveranitatea națională deplină, fiindcă pentru a-și apăra integritatea va trebui neapărat să facă apel la alte țări, care în anumite condițiuni materiale și politice ar binevoi să i le procure”. (10)

Bibliografie:

1. *Navigație radar. Radar, plotting și utilizarea radarului ARPA – Nivel operațional*, Editura Ceronav, pp.8-16;
2. *Colonel Lucian Anton, Prelucrarea semnelor în radiolocația de înaltă rezoluție*, Editura Academiei Tehnice Militare, București, 2008, pp.11-28.
3. *Maior lubu Gheorghe, căpitan Lucian Anton, maior ing. Ionescu Liviu, căpitan Alexandrescu Gelu, locotenent major ing. Rădoi Emanuel, Analiza și prelucrarea semnalelor specific radarului de înaltă rezoluție*, Editura Academia Tehnică Militară, București, 1995.
4. *General de brigadă (r) prof. dr. Constantin Gh. Balaban, general de brigadă (r) prof.dr.ing. Tudor Niculescu, Marian Mitrea, colonel conf.dr.ing. Gabriel Năstase, Confruntările electronice și psihologice*, Editura Victor, București, 2003
5. *Prof. dr. ing. Adelaida Mateescu, Aplicații în filtrarea semnalelor*, Editura Teora, pp.43-47.
6. *General de brigadă (r) prof.dr. ing. lubu Gheorghe, Sisteme radar pentru supravegherea frontierei. Noțiuni generale despre sistemele radar. Curs 1, pp.13-45 și Suprafața efectivă de reflexivitate a țintei. Ecuațiile radiolocației. Curs 2.*
8. *Maior dr.ing. Gelu Alexandrescu, Principiile radarului de bandă foarte largă*, Editura Academiei Tehnice Militare, București, 1997, p.78.
9. *Locotenent colonel ing. Demeter Ștefan, Filtre numerice în radiolocație*, Academia Militară, București, 1981, pp.5-9. *Capitolul I. Filtrarea informației de radiolocație.*



În siajul tradiției: marinar din tată' în fiu

În Forțele Navale, încă de la începuturi, s-a născut o tradiție: aceea că urmașii unor ofițeri de marină să devină ofițeri de marină. Așa de exemplu fiul comandantului Anton Barbieri (comandant al Marinei Militare), Nicolae, a devenit contraamiral (s-a înrolat în marină ca simplu soldat la vârsta de 16 ani). Fiul amiralului Emanuel Koslinski (comandant al marinei), Gheorghe, a devenit amiral și comandant al Marinei, iar fiul acestuia Nicolae, a fost comandor. Contraamiralul Ferdinand Drăghicescu, a fost fiul colonelului de marină Mihail Drăghicescu, fost șef de stat major al Flotei.

Comandorul Eugeniu Botez a fost urmat de fiul său Călin Adam (căpitan).

Fiul comandantului Eugen Săvulescu, Valentin, a fost ofițer promoție 1949.

Am să-i pomenesc, în ordine alfabetică, pe cei pe care îi cunosc personal: amiral Anghelescu Gheorghe, fiul Laurențiu, comandor dr.; comandor Bardan Aristică, fiul Marian comandor, comandant al Școlii de Maiștri „Amiral Murgescu”.

Alte cupluri tată-fiu ofițeri de marină: Becheș Gheorghe, Boieru Ghe., Ciocoiu Costică, Dumitrescu Eugen, Dumitrescu Emil, Dumitru Stelică, Iordache C-tin., Levinski A, Mârșu Costică (și tatăl său, Panait, a fost în marina militară, un renumit maestru militar), Spandale Ghe., Stănculescu Marin, Telegescu P., Vochițu I., Leahu Dan. Evident că lista este mai lungă.

În continuare mă voi referi la un caz interesant: cel al profesorului comandor (r) dr. ing. Traian Moșoiu și a fiului acestuia, Tiberiu Moșoiu.

Totul se leagă de o prezicere făcută de comandorul (r) dr. Ioan Damaschin, într-un articol din „Marina Română” nr.7/1991, intitulat „Aripi de vis”. În articol este vorba de un copil (băiatul lui Traian Moșoiu) cel care apare în imag-

inea foto care ilustrează articolul.

În încheiere, „bunul prieten al tatălui meu” – cum scrie Tiberiu Moșoiu pe o notiță cu care mi-a trimis articolul, conchide că acel copil va deveni „lup de mare”. Și așa Ioan Damaschin a jucat

prima jumătate a marșului. În tot acest timp am avut cursuri, am susținut teste, am deprins practici marinărești, am navigat pe mări, prin strâmțori, am traversat Atlanticul și am ajuns în «Lumea Nouă»: America. Aici am acostat într-un oraș mai



Dr. Traian Moșoiu nu și-a obligat fiul să se facă marinar, nici nu l-a îndrumat, nu l-a sfătuit, dar...l-a îmbrăcat de mic în uniformă de marinar.

rolul de „ursitor” al profesiei.

Ce voi scrie în continuare se leagă de nava-școală „Mircea”. Îl întâlnesc pe comandorul Moșoiu la ceremonia de plecare în al treilea marș transatlantic al bricului, și-mi spune că își conduce fiul, student la Academia Navală, la plecarea în fascinanta călătorie de studii.

După câțiva timp, ne reîntâlnim din întâmplare prin oraș. Îl întreb ce face juniorul, cum suportă marea și depărtarea. Îmi spune că e în Atlantic, în furtună, că are ceva emoții și dânsul, ca tată, dar mama tânărului „lup de mare” are emoții teribile.

Îl urmăresc pe „Mircea” pe internet. Sunt postate și „impresii de călătorie” ale ofițerilor și studenților. Un text este semnat student caporal Tiberiu Moșoiu. Articolul este intitulat „Charleston” – prima mea experiență americană. Reproduc prima frază: „«Orice lucru este greu înainte să fie ușor...» și așa am trecut de

aparte aș spune, Charleston”.

După ce descrie orașul, se referă la vizitarea navei de către populație: „Vizitatorii americani au apreciat în mod deosebit faptul că am fost singura navă ce am pus la dispoziția lor ghizi și s-au dovedit a fi foarte curioși în ceea ce privește nava noastră, numărul de caduți și al echipajului, istoria acesteia precum și care sunt atribuțiunile noastre pe navă. Numărul total al vizitatorilor a fost într-adevăr mare, peste 5000 în cele trei zile de vizită. Una dintre cele mai frecvente întrebări adresate a fost «Cine este Mircea?»». Am răspuns documentat, împărțind acestor oameni puțin din istoria noastră, unii dintre ei auzind pentru întâia oară de România. Zilele petrecute în Charleston pot fi încadrate cu ușurință în categoria «experiențe deosebite ce se doresc a fi repetate»”.

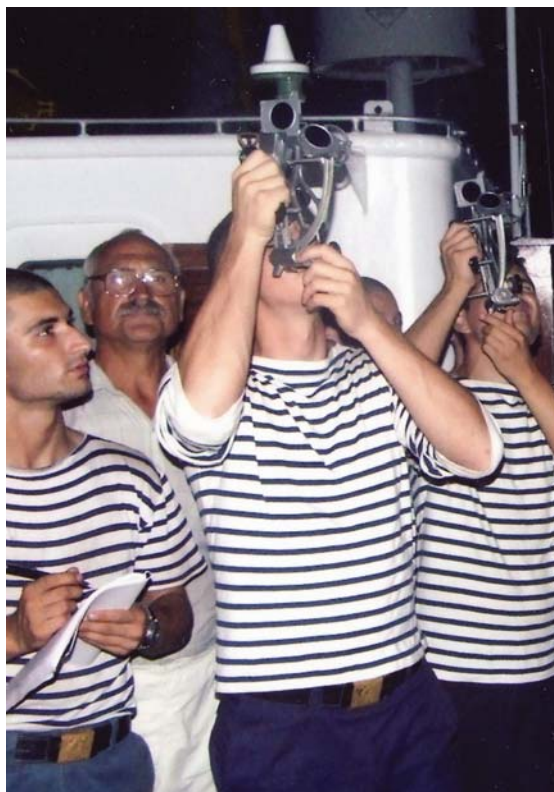
Șiam că și tatăl lui Tiberiu a avut legături strânse cu „Mircea”.

Întâmplarea face ca un coleg de promoție a lui Traian, clc Mircea Popescu,

Aripi de vis

Știi ce este acela un vapor? Cum, nu știi? Eu știu. Este ceva mare, mare de tot, cu catarge, cu motoare mari și puternice, cu elice, cu o mulțime de alte aparate (care ia ce-o folosi?) și cu oameni la bord, care se cheamă marinari. Și mai știu că plutește. Pe apă. A-ia nu știu să vă spun cum plutește, dar cînd voi fi mare, așa ca tatăci' o să știu și o să merg și eu cu vaporul și o să-l conduc pînă departe, departe, dincolo de Ecuator. Ce este Ecuatorul? Nici asta nu o știu, însă cînd m-am urcat pe vaporul lui tatăci' am auzit de la niste marinari că au trecut Ecuatorul, că a venit la bord Zeul Mărilor, Neptun și l-a botezat și atunci m-am hotărât: cînd o să mă fac mare, o să primesc și eu botezul Ecuato-





Studentul Tiberiu Moșoiu (cel care notează) și colegii din grupa 211M măsoară cu sextantul înălțimea la stele sub îndrumarea prof.cdor (r) Iulius Sâncrăianu

rezident în Noua Zeelandă, să trimită la redacția revistei „Marea Noastră” un set de fotografii și revista „Viața militară” din 1967, revistă în care sunt articole despre voiajul de instrucție al Navei Școală „Mircea” și despre activitatea la bord a colegilor săi. În „Notele de călătorie din Mediterana și Atlantic”, intitulate „Pe bricul «Mircea»” semnate de scriitorul colonel Traian Uba apare de mai multe ori și numele elevului Traian Moșoiu.

Spicuiesc câteva pasaje. Nava „traversează” o furtună: „Nu-i ușor să guvernezi o navă și mai ales în asemenea condiții meteo. Elevul caporal Moșoiu Traian din anul trei punțiști, trebuie să facă apel la cunoștințele însușite în Liceul militar «Dimitrie Cantemir» și în școală: astronomie, algebră superioară, trigonometrie sferică, descriptivă, analitică.

Ochii îi scânteiază de fericire privind undeva, dincolo de mare, în viitor. Îl trezește, în prezent, comandantul...

- Care-i punctul navei, elev caporal Moșoiu?

- Fy X...lamda y...raportează elevul calculul exact, aplecându-se pe harta de navigație“.[...]

Am în față buletinul meteorologic, «prins» de către radist și-l recitesc înciudat:

Cer înnorat, vânt N-E, forța 5-6, presiunea 1013, mare agitată, vizibilitate 3 mile, ploaie cu descărcări electrice“.

Reporterul îl întreabă pe comandantul navei (cpt Rg.2 Hârjan Alexandru, care a fost elev ambarcat la „Mircea” 10 luni, în primul an de Școală Navală: 1947-1948), la ce folosește instrucția pe un velier. I se răspunde că nava are aparatură modernă de navigație și comunicații cu care elevii se antrenează, că la bord se învață marinărie, dar și că se călesc tinerii pentru aspra meserie a mării.

„...școala velaturii formează curajul oamenilor. Urcarea în arboradă, mai ales pe vreme rea, este examenul hotărâtor. Sunt cazuri când elevi foarte bine pregătiți teoretic, cu medii de zece la cursuri, aici, la practică, își înving cu greu teama. Aici se formează spiritul de colectivitate, de solidaritate, aici, în arboradă. Fiecare exercițiu de întindere a velelor contribuie la formarea măiestriei și curajului marinăresc. Vă amintiți, Victor Hugo în «Oamenii mării» caracteriza echipajul unei navei cam așa: «Curajos în



Elevii cap. Traian Moșoiu și Mircea Neagu (cu sextantul) la ora de Navigație la bordul navei-școală, MIRCEA, supravegheați de căpitanul locotenent Dan Stăiculescu, secundul navei, un excelent navigator

luptă și calm în caz de pericol, hotărât, dărz, furtuna nu-l dă înapoi și nu admite ca vântul să-l contrazică“.

În episodul 2 („Viața militară”, octombrie 1967), Traian Uba scrie: „Duminică 16 iulie. De 24 de ore, când cu vele, când cu motoare, navigăm către primul obiectiv al călătoriei noastre, portul francez Toulon. Nava școală «Mircea» efectuează un marș la Toulon și la Portsmouth, ca răspuns la vizita făcută de două nave – franceză și engleză – anul trecut, în portul Constanța.

Am defilat în cursul zilei de ieri cu pânzele întinse pe arbori și vergi, de-a lungul litoralului românesc, privind prin binoclu plajele înțesate de turiști“.

„Mircea” navigă printre numeroase ambarcațiuni în apropierea Bosforului. „Printre ambarcațiuni, ne întâlnim cu vase comerciale de toate națiile. Ne salută coborând



Căpitan-locotenent Traian Moșoiu, fost comandant al diviziunii manevre și vele (1969-1971) la bordul navei-școală MIRCEA

avilionul. Comandantul navei – căpitanul de rangul 2 Alexandru Hirjan – dă un semnal scurt prin fluier. Observatorul-pupa, elevul caporal Moșoiu Traian, coboară de la pic pavilionul la jumătate, apoi îl urcă repede, acolo sus, unde flutură permanent.

Lumina vie a dimineții aurește catargele bricului.

Nava dublează capul Matapan. „După capul Matapan intrăm în Mediterana cu velele desfășurate. Asist pentru a doua oară la această manevră spectaculoasă. Peste o sută de elevi urcă în arboradă cu siguranța acrobatului trapezist. Mircea Popescu, Iordan Prisada, Petre Ștefănescu, Traian Moșoiu... Îi urmăresc cu sufletul la gură cum aleargă pe grijele. Au populat verga mare, gabierul, contragabierul și rândunica și deodată aud din prova vocea caldă, impunătoare a observatorului care scrutează Mediterana:

La prova-n babord, tata!

Depart, prin binoclu, descoperim un

cargou românesc cu inscripția „Carpați”. Aflu că pe navă se află ofițerul Geanoglu, tatăl elevului caporal Lucian Geanoglu, cel

nr.crt.7, s-a scris: „7. Comandant diviziune manevre vele, Lt. Moșoiu Traian. Pentru anul 1970, tot la nr.crt.7 se află aceeași consemnare.

Traian Moșoiu s-a specializat ulterior în radioelectronică navală; comandor, inginer, cadru didactic în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, a îndeplinit funcții de conducere în Comandamentul Marinei Militare (actualul Stat Major al Forțelor Navale). Este autor de studii și lucrări în domeniul radioelectronicii navale, dintre care unele au fost premiate de asociația Clubul Amiralilor. A dobândit titlul de doctor în științe cu o teză referitoare la compatibilitatea electromagnetică navală.

Dorim ca viitori gazetari să scrie despre însemnate performanțe profesionale ale ofițerului de marină Tiberiu Moșoiu.

Se înnoadă an de an tradiția: marinarii din tată în fiu.

Petre Georgescu



Familia Moșoiu: fiul, tatăl și mama juniorului, la aniversarea vârstei de 60 de ani ai seniorului

mai bun «chitarist electric» al navei...“.

Traian Moșoiu a devenit locotenent în 1968.

În ordinea de bătaie a navei-școală „Mircea” consemnată în Ordinul de Zi nr. 1 din 1 ianuarie 1969, printre ofițeri, la

Foto din albumul personal al cdor (r) dr. ing. Traian Moșoiu

Destinul unor nave - stolul „lebedelor albe” -

comandor (r) Nicolae Mujicov
din „Careul Marinarilor”

Începutul acestei povești marinărești se situează în urmă cu mai bine de un secol, respectiv spre sfârșitul celui de-al XIX-lea.

Este povestea adevărată a unor nave ale Marinei noastre., care în vremurile de pace au fost moderne și luxoase pacheturi poștale, o mândrie a Serviciului Maritim Român, mândrie afișată în întregul Orient Apropiat și în apele Mediteranei, iar în vremuri de restriște ale celor două războaie mondiale și-au schimbat veșmântul imaculat al renumelui de „lebede albe”, și și-au pus trese de marină militară, pe care le-au purtat cu cinste și unele dintre ele au avut un sfârșit glorios.

Dezvoltarea politică și economică a României spre sfârșitul secolului al XIX-lea, s-a răsfrânt benefic și asupra deschiderii unor orizonturi largi pentru Marina noastră. Pe lângă continua creștere a numărului de vase de transport și a tonajului acestora apare și preocuparea pentru legături poștale și de transport călători pe mare, mai ales în această parte a Europei – Marea Neagră și Bazinul Mediteranei.

În anul 1895 este inaugurat Serviciul Maritim Român (S.M.R.). Din fondurile alocate prin bugetul statului se comandă în șantiere de renume din străinătate carboturi și vase de pasageri și poștă.

În anul 1898 este cumpărat vasul ce va purta denumirea de „Principesa Maria”, apoi, tot în același an îi urmează „Regele Carol I”, produse ale Șantierelor engleze din

Glasgow; ele sunt continuate de „România” (1905), „Împăratul Traian” (1906) și „Dacia” (1907), toate fiind rodul șantierelor franceze Saint-Nazaire din Franța.

Înainte de a prezenta câteva din caracteristicile navale ale acestor vase, să nu trecem peste tradiționala primire a lor în familia vaselor României și anume „botezul” lor prin acte oficiale. Ca exemplu vom spiciu din decretul de botez din anul 1905 al „României”, texte asemănătoare revenind și surtelor ei.

„...Noi, Carol I, din grația lui Dumnezeu și voința națională Rege al României.

Sfințitu-sau acum șapte ani vasele «Regele Carol I» și «Regina Maria», care au asigurat legătura regulată pe căile noastre ferate” (În 1904 nu exista încă un Minister al Marinei, problemele de comunicații

continuare la pagina 34

Al Doilea Război Mondial

SUBMARINUL GERMANAN U-47

Mircea POPESCU

Ing.mecanic nave și instalații de bord

Din toată gama de submarine de tip „U”, cel mai reprezentativ prin efectele atacurilor executate, adevărate dezastre, este „U-47”.

Războiul al Doilea Mondial este în primele lui etape și ambele părți combatante sunt nerăbdătoare să realizeze victorii, pentru o puternică propagandă.

Germanii au avantajul momentului; ei au scufundat portavionul englez „Courageous” în 17 septembrie 1940. Ei sunt hotărâți să transmită lumii și poporului german mesajul eficacității flotei de submarine. Amiralul Karl Dönitz, șeful flotei germane de submarine, are un plan, un plan bazat pe o concepție care a eșuat de două ori în Primul Război Mondial și care putea să reușească acum.

Ar fi suficient ca un singur submarin „U”, navigând prin strâmtorile Kick-Soundului, în insulele Orkney, să ajungă la baza navală de la Scape Flow – baza principală a flotei engleză, și acolo să producă mari distrugerii.

Valoarea propagandistică a unei asemenea fapte de vitejie ar fi neprețuită. Realizarea noii concepții era extrem de dificilă. Suplimentar, față de apărarea obișnuitelor nave de patrulare și baterii de coastă, britanicii au plasat, ca obstacole în calea unui presupus intrus, plase anti-submarine și nave scufundate.

Dönitz alege unul dintre cei mai capabili comandanți ai submarinelor „U”, căpitanul de corvetă Günther Prien, ca pe omul cel mai capabil să reușească în această misiune extrem de dificilă.

Dönitz îl cunoștea foarte bine pe Prien, el fiindu-i ginere. După consultarea cu Prien și dându-i acestuia 48 de ore pentru a accepta sau a refuza propunerea făcută, amiralul este bucuros să-l reprimească pe acesta, două zile mai târziu, pregătit pentru a pleca.

În noaptea de 13 octombrie, cu marea favorabilă și fără lumina lunii, Prien a ieșit în mare cu submarinul „U-47”, și navigând la suprafață s-a îndreptat spre Kirk Sound.

Aurora boreală a apărut pe neașteptate și a făcut lumină, dar el și-a continuat drumul. Încă la suprafață fiind, el a navigat cu multă măiestrie prin curenții invol-

burați ai mării. La ora 12.27 p.m., submarinul „U-47” era în imersiune în fața bazei navale inamice.

O navă de război de clasa „Royal Oak” și alta de tip „Repulse” erau în câmpul vizual al submarinului și Prien a atacat. Torpilele se dovedesc a fi defecte. S-au



lansat trei torpile, dar numai una a funcționat făcând o explozie mică. Prien a reîncărcat, cu frenezie, tuburile lanstorpile și a lansat a doua serie. Nava de război „Royal Oak” a explodat și s-a scufundat în 13 minute și împreună cu ea 24 de ofițeri și 809 membri de echipaj.



Submarinul U-47

Jocul era deja terminat, când reflectoarele și navele de patrulare au început căutarea. Prien a plecat cât a putut de repede, reușind să se sustragă cu succes căutătorilor, a ieșit la suprafață și a intrat în istorie. Dacă ar fi venit cu o zi mai târziu, ar fi găsit o navă scufundată chiar în canalul pe care l-a folosit pentru a intra și ieși.

Pentru curajul și îndrăzneala lui, el a fost decorat cu „Crucea de fier” cls.I, după sosirea la Wilhelmshaven, baza lor.

Cinci luni mai târziu, pe 8 martie 1941, în timp ce urmărea convoiul OB-293, la

sud de Islanda, submarinul „U-47” a fost descoperit de distrugătorul britanic „Wolverine” pe o furtună puternică. Distrugătorul a atacat cu bombe antisubmarine și l-a scufundat. Au pierit toți cei 45 de oameni de la bord.

Până în momentul scufundării, Prien a scufundat 30 de nave comerciale însumând 160.000 TRB. Acest comandant de submarin reprezintă unul dintre cele mai răsunătoare exemple de curaj și temeritate din întreaga istorie a războiului submarin.

Caracteristicile submarinului „U-47” tip VII B-U

Construit: Uzinele Krupp Germania, Kiel. În 1937 s-a pus chila și în 1938 a ieșit în exploatare.

Deplasament: 830 t (850 t metrice) – la suprafață; 950 t (1040 t metrice) – în imersiune

Lungime: 218 feet (66,5 m); Lățime: 20 feet (6,2 m); Pescaj: 16 feet (4,75 m); Înălțimea de construcție: 31 feet (9,5 m) de la chilă la rama turelei.

Putere: 2880 CP, dată de două motoare în 4 timpi, 6 cilindri fiecare.

Viteza: 17,9 Nd la suprafață; 8,0 Nd în imersiune.

Generatoare de curent: două motoare ABG de 750 CP fiecare.

Autonomia: 9.400 Mm, cu V=10 Nd, la suprafață; 90 Mm, cu V=4 Nd, în imersiune

Timp de scufundare rapidă: 30 secunde

Adâncimea de scufundare: Proiectată – 328 feet (100 m); Maximă – 658 feet (200 m)

Armament: 4 tuburi lanstorpilă prova; 1 tub lans torpile pupa; 14 torpile 535 mm, diametru; 1 tun de 20 mm; 1 tun de 88 mm.

Echipaj: 45 de oameni.

Autorul articolului este membru al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române

continuare din pagina 32

fiind asigurate de C.F.R. – n.n.) între Europa Occidentală (Interesant de remarcat că încă de pe acea vreme România era considerată ca o componentă a Europei Occidentale – n.n.) și Constantinopole.

Serbăm azi botezul vasului „România” prin care se întinde linia Serviciului nostru Maritim până la coastele Africii și Asiei.

Fie ca acest vas să înfrunte biruitoare furtunile și valurile mărilor și să ducă tot mai departe faima numelui de român”. [...]

Cu excepția „Principesei Maria”, care avea un tonaj cu puțin mai mic de 3000 tone, restul se încadrează între 3.100 și 3.600 tone, cel mai mare fiind „Regele Carol I”.

În comun au aceleași caracteristici tehnice: puternicele mașini cu dublă expansiune, folosind drept combustibil păcura, viteză de 18 Nd. Ca aspect exterior le deosebesc, la prima vedere, numărul de coșuri. Astfel, „Împăratul Traian” și „Dacia” aveau câte două coșuri, pe când celelalte trei doar un singur coș.

În sfârșit, ceea ce le-a dat „cognomenul” de „lebede albe”, este amestecul special de pitură albă folosită, care le dădea un luciu și o strălucire, atât văzute de aproape, cât și zărite în depărtare, acel alb caracteristic minunatelor și elegantelor păsări cu care erau comparate.

Să pătrundem acum în interesanta istorie a vieții lor în comun sau, în unele cazuri, a momentelor deosebite ale fiecăreia din ele aparte.

În perioada de la intrarea lor în serviciu și până la declanșarea primului război mondial, ele au asigurat legătura țării noastre, pe calea apei, cu Mediterana și Orientul Apropiat: Constantinopolul, Dardanele, Smirna, Pireu, Haifa, Beirut – sunt obiectivele de bază ale drumurilor lor.

Deosebita lor valoare de exploatare reiese, între altele, din prospectele SMR-ului din anul 1912, care menționează punctualitatea orarului curselor, asigurarea impecabilă a serviciilor poștale și mai ales calitatea și rafinamentul condițiilor de călătorie oferite pasagerilor. Toate aceste aspecte le-au atras aprecieri elogiatoare și o reclamă binemeritată.

Din păcate, din lipsă de material informativ pe temă, nu dispunem în această

prezentare decât de câteva nume de comandanți. Menționăm în primul rând pe Niculae Ionescu Jonshon, binecunoscut în marina acelor vremuri și provenind din Marina Militară, proveniență și a altor comandanți de nave ale SMR-ului. Menționăm apoi numele lui Vlad Păun, Mihail Ionescu, Mărgineanu Gheorghe, Hrubăș. Între aceste nume îl trecem și pe cel al comandorului Pavel Popovăț, director SMR între anii 1908-1924.

În această perioadă de până la primul război mondial, trebuie să menționăm naufragiul din noaptea de 12 ianuarie 1907, pe stânca din apropierea insulei Tenedos, a navei „Principesa Maria”.

Prin grija deosebită a lui Pavel Popovăț, nava a fost ranfluată, operațiunea respectivă fiind finalizată abia în 27 martie 1907.

Un nume care merită a fi încadrat în perioada de care vorbim și care se va perpetua ca atare și după 1918 în Marina Comercială și în special în stolul „lebedelor albe”, este cel al lui Nicolae Mărcineanu.

La începutul primului război mondial, odată cu închiderea strâmtorilor Bosfor și Dardanele, pachetoturile noastre rămân în staționare pe Dunăre, la Brăila.

soarta de marea împărăție rusă.

Nu aveam forțe navale în Marea Neagră.

Litoralul nostru maritim trebuia să fie păzit de Flota Rusă, Flota Română Fluvială avea să apere Dunărea.

Ce-au făcut rușii cu vasele românești din marina comercială maritimă?

Navele pe care războiul le-a surprins în navigație departe de țară, au servit la transportul munițiilor din Franța în Rusia. Cargobotul „Bistrița” a fost înecat de către un submarin german.

Toate vasele noastre aflate în țară, inclusiv cele cinci elegante și rapide pachetoturi ale SMR-ului, au înzestrat Marina Rusă.

Cu durere am privit aceste mândre vase – fala țării noastre în Orient – părăsind apele românești pentru a intra în arsenalele rusești.

Au pretins anume Rusia aceste nave?

Nu știu care au fost condițiile de colaborare militară.

Știu însă că evenimentele ne-au surprins nepregătiți” [...].

Încheind aici gândurile de atunci ale comandorului Eugeniu Botez, vin cu o completare, o lămurire a situației. A existat într-adevăr o convenție între statul român și Rusia pentru împrumutul, sub formă de închiriere a acestor vase în octombrie 1916. După recepția lor la Brăila, flota „lebedelor albe” plecă la Sevastopol.

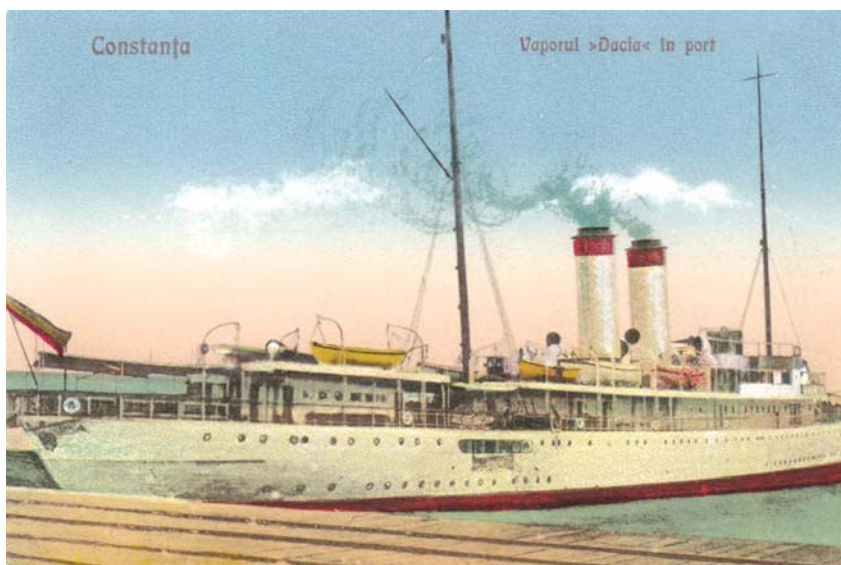
Odată ajunse în acest port și intrate în șantierul marinei ruse cele cinci vase au capătat forma militară.

Astfel „Împăratul Traian” este dotat cu patru tunuri cu tragere lungă calibrul 100 mm unul în fiecare bord la prova și la pupa, apoi i se adaugă două tunuri 75 mm a.a. și o mitralieră mobilă afectată

companiei de debarcare. I se mai adaugă două proiectoare și o instalație specială pentru ambarcarea și debarcarea hidroavioanelor, pe corveta superioară.

Acest nou crucișător auxiliar a fost atașat la Divizia de crucișătoare din care făceau parte „Panieti Mercuria”, cel mai puternic crucișător din Marea Neagră în acel moment (12 tunuri de 150 mm) și „Kagul” de 6.500 t, armat de asemenea cu artilerie de 150 mm. Din această divizie va face parte și „Dacia”.

„Regele Carol I” este înzestrat tot cu patru tunuri calibrul 100 mm cu tragere lungă, două tunuri a/a de 63 mm (debarcate

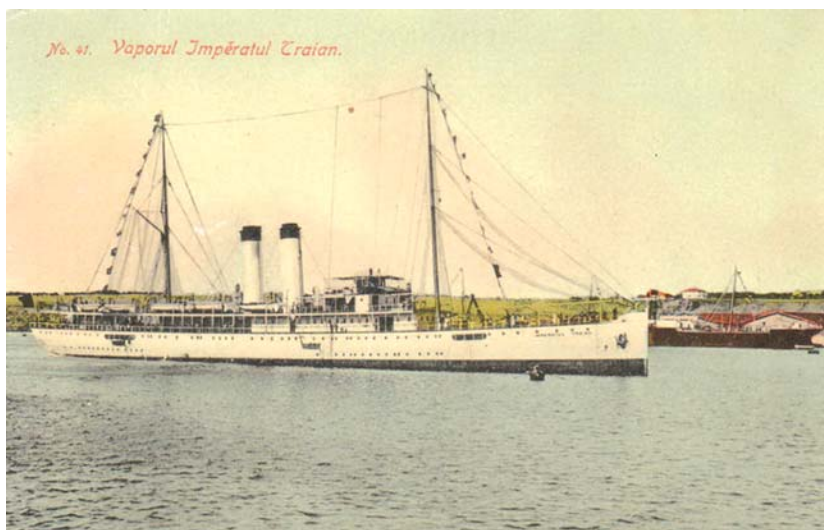


Și acum am să citez din amintirile lui Jean Bart consemnate în revista LNR „România Maritimă și Fluvială”, nr.4 din aprilie 1933 (cu o lună înainte de moartea autorului): „...siliți de împrejurări, se știe în ce condiții nenorocite au intrat în război.

Pe uscat nici o legătură cu Aliații din Apus. Pe apă, singura cale lesnicioasă ni s-a tăiat prin intrarea Turciei în acțiune și blocarea Dardanelor.

Un singur drum lung și periculos ne mai rămase pe la Nord, prin Oceanul Înghețat, la portul Arhanghelesc.

Fatala situație geografică ne lega



ulterior pentru a fi înlocuite cu două proiectoare), o stație TFS, o centrală de tir și instalații pentru două hidroavioane la bord.

„Romania” și „Dacia” sunt dotate identic ca „Împăratul Traian”, prima fiind destinată grupului de nave purtătoare de hidroavioane cu posibilitatea de a pune opt asemenea aparate.

În sfârșit „Principesa Maria” este dotată cu două tunuri de 120 mm (în borduri), o instalație de minare și este afectată unei divizii de distrugătoare ca „aruncător” de plase antisubmarine.

Toate cele cinci vase dispun de un echipaj format din trei ofițeri ruși, patru mecanici, 30 de marinari români (de regulă mecanici) și cca 150 marinari ruși. Toate vor purta pavilionul de luptă al flotei ruse - Crucea (Pavilionul „Sf. Andrei”, de fapt „Crucea Sf. Andrei”, însemnul reprezentând o cruce albastră oblică, pe fond alb. În timpul celui de-al doilea război mondial navele din marinele aliate „Axei”, deci și cele românești, au purtat acest semn distinctiv pe coca lor).

La sfârșitul lunii martie 1917 crucișătoarele românești au lucrările de transformare finalizate și intră în componența și sub comanda directă a Flotei de Operații ruse din Marea Neagră.

După terminarea transformării lor în crucișătoare auxiliare s-au făcut probele necesare de trageri și apoi au fost întrebuințate în acțiuni împotriva litoralului Asiei Mici. Astfel „Dacia” a însoțit crucișătoarele „Panaioti Mercuria” și „Kagul” în câteva incursiuni în zona Bosforului până în iulie 1917, când au luat parte, alături de „Împăratul Traian”, la bombardarea coastei anatiene.

Este interesant să detaliam această deosebită acțiune combinată ce s-a desfășurat în zona portului Ordu, din vecinătatea Trebizondei.

Citez din lucrarea „Flota Marinei Comerciale Române – un secol de Istorie

Modernă 1895-1995” de Valeriu Ciorbea și Carmen Atanasiu.

„O operațiune combinată, una din multe în cursul cărora marinarii români s-au distins prin merite deosebite, s-a desfășurat în luna august 1917. Rolul decisiv în îndeplinirea ei a revenit crucișătoarelor auxiliare «Dacia» și «Împăratul Traian»”.

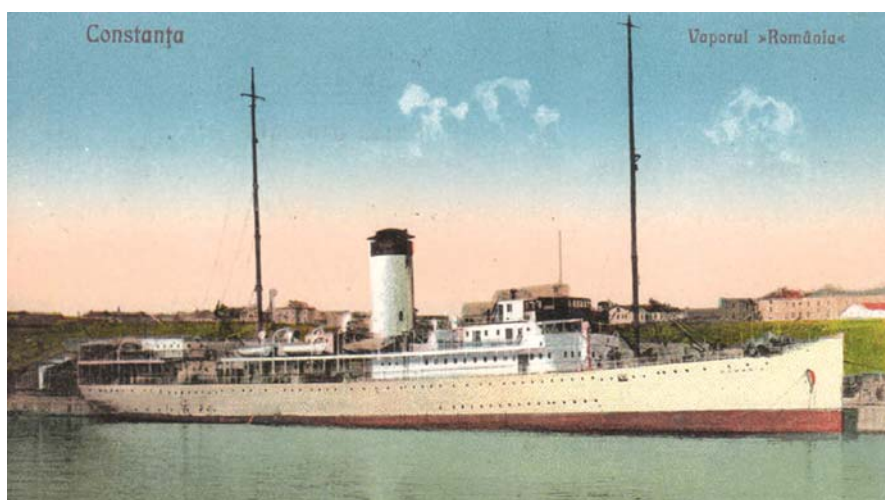
Operațiunea în sine era o diversivitate care urmărea determinarea flotei turcești din Bosfor și în special a crucișătoarelor germane „Breslau” și „Goben”, surprinse la începutul războiului în Mediterana și refugiate din fața Flotei Angliei din zonă, în apele turcești, să iasă în largul Mării Negre, unde urmau a fi interceptate de es-

„Dacia” și „Împăratul Traian”, ajutate de două contratorpiloare, două torpiloare și vedete antisubmarine rusești. La acestea se va alia o navă de transport pe care se afla o companie de debarcare (350 efectiv).

La 11 august 1917, către orele 7.00, escadra este în fața portului Ordu. Începe operațiunea de desant, sprijinită de observatori de pe hidroavioanele din dotarea navelor noastre și concomitent obiectivele inamice de la uscat sunt bombardate cu artilerie din dotarea crucișătoarelor. Inamicul, nedumerit la început de siluetele svelte ale „crucișătoarelor” ripostează slab și imprecis. La un moment dat unul din hidroavioanele observatoare dirijează tirul artileriei de pe navele românești și loviturile acestora reușesc să arunce în aer depozitele de muniții de la mal.

Reiau citatul din „Flota Marinei Comerciale Române – un secol de Istorie Modernă 1895-1995” de Valeriu Ciorbea și Carmen Atanasiu: „Cel care a jucat rolul decisiv în distrugerea obiectivului a fost timonierul navei «Împăratul Traian», Ștefan Dumitrache, fost sergent artilerist, ochitor de faimă în timpul stagiului militar făcut pe monitoarele românești. Văzând că tirul nu-și ajunge ținta el a cerut permisiunea ofițerului care conducea focul de a trage asupra obiectivelor inamice, argumentând că depozitul, dacă era într-adevăr muniție, va sări în aer, cum dealtfel s-a și întâmplat”.

Am relatat din „faptele de arme” ale unora din fostele „lebede albe”; fără în-



cadre comandate de amiralul Kolceag. Efectul nu a fost cel scontat, însă operațiunea merită a fi prezentată.

Obiectivul acțiunii este micul orașel Ordu, port pe coasta Trebizondei, unde se afla un centru de aprovizionare a armatei turcești, o bază a unei escadrelor de hidroavioane și o uzină de motoare. Conform ordinelor, aceste obiective trebuiau distruse, rolul principal revenind navelor

doială că și celelalte trei au jucat un rol în acțiunile militare-navale din Marea Neagră din acea perioadă. Nu dispunem însă de destul material documentar mai precis în acest sens.

va urma

Ilustrația a fost pusă la dispoziția redacției prin amabilitatea domnului Constantin Cumpănă. Ilustratele aparținând colecției personale a domnului Vasile Mihalache

Marea Noastră

pentru

furtuni pe mare

Nu îmi este frică de furtuni, de aceea învăț să navig pe corabia vieții.

Eschil

Doar în furtuni se încearcă un om adevărat

Ovidiu

Numai în furtună pe mare se vede dacă ești grec

proverb grecesc

Când marea este liniștită, oricine poate fi cârmaci

Publius Syrius

MAREA

„Ce contează toate farmecele oferite de o creație omenească, o carte genială, un oraș fantastic, față de minunea ce se desfășoară lângă umilul port – MAREA!”

Anton Holban

Vă las gândul de pe urmă,
Să vă apere mereu,
Vă las iarba, cerul, **MAREA**,
Vă las tot ce am fost eu...

*Versuri dintr-un cântec
interpretat de
Tatiana Stepa*

Zaharia Stancu despre MARE

Tânărul poet și gazetar Zaharia Stancu (n. 1902), a călătorit în 1923 în Dobrogea, unde a trăit o frumoasă poveste de dragoste cu frumoasa tătăroiacă Uruma.

Referindu-se la aceasta, marele scriitor nota: „În tinerețea mea depărtată, am petrecut câteva luni în acest ținut straniu. Povestea ce va urma („Uruma” – n.n.) nu e decât un ecou târziu al unor întâmplări trăite atunci, simplu, dar intens. Întâmplări, fericite și nefericite, care au lovit adânc, poate de moarte, câteva biete inimi omenesti, vai, atât de omenesti!”.

În acest text despre Dobrogea face referiri inspirate și la MARE. „Uneori toamna venea dinspre MARE, gonind pe înaltele și înspumatele valuri. [...]. Atunci, peste pământul ciudat și străvechi se năpusteau vijelii cumplite urmate de ploi năpraznice”.

Iarna totul îngheța în nemișcare. „Numai MAREArămânea vie, neagră și neînchipuit de sălbatică.

Gemea și vuia.

Vuia a pustiu și în pustiu.

Vuia a singurătate și a tristețe și poate și a bucurie.

Se zbuciuma.

Farul de la Tomis (farul Carol de la Constanța – n.n.) clipea, spărgând întinericul. Îi răspundea, cu alt clipăt, cel de la Tuzla.

Osteneala farurilor era însă zadar-nică. Nici un luntraș, nici un pescar nu îndrăzne să se avânte pe o mare atât



de vitregă.

Nici măcar când, limpezit uneori de nori, cerul era ziua de sticlă albastră, și noaptea, de înstelată catifea fumurie”.

Efect marin

De ce ne place atât de tare marea? Răspunsul la această întrebare e diferit, în primul rând de la vârstă la vârstă. [...] Adolescenții și tinerii o iubesc, fiindcă numai ea, așa cum e simplă, misterioasă, mirosind a alge, „bântuită” de brize și spume; răcoritoare, nesfârșită, neliniștită, cu sunet de valuri sparte și țipete de pescăruși frumoși, cu apusuri și răsărituri,... numai ea poate să-i scufunde adânc în trăiri sufletești de neînchipuit în altă parte. [...]

După adolescență, încolo, marea o cauți și pentru că la ea, pe mal, te poți încălca de liniște. [...]

Otilia Vintilă

tineret

Marea Noastră



Tricoul marinăresc și gulerul de marină

Nu știu alții cum sunt, dar eu când îmi aduc aminte de cei opt ani (4 la liceul militar de marină și 4 la Școala Militară Superioară de Marină) în care am purtat tricou și guler de marină mă simt mândru că am fost și sunt marină.

Contraamiral (r) George Petre

Uniforma cu tricou și guler marinăresc a fost purtată de marinarii noștri militari vreme de aproape 150 de ani. În alte țări nu se renunță la această tradiție (vezi imaginile). La noi s-a renunțat. De ce? Nu se știe!

Elemente ale uniformei de marină purtată de:



ARTIȘTI



FOTOMODELE



KELLY BROOK:

- actriță de cinema;
- producător emisiuni TV;
- fotomodel

Detalii (141 de fotografii frumoase) la www.cinemagia.ro la Poze rezoluție mare Kelly Brook, actriță britanică

COPII





A 20-a aniversare

La Cercul Militar Național din București, în ziua de 5 martie a.c. a avut loc o Adunare festivă, organizată de CDN al LNR. S-au împlinit 20 de ani de la reluarea activității de către LNR, la 18 februarie 1990.

Despre evenimentul aniversat au rostit alocuțiuni președintele interimar al LNR, ing. nav. Ilarion Barbu, președintele de onoare al filialei București a LNR, contraamiralul (r) Ioan Chiril, șeful Departamentului relații internaționale al CDN-LNR, comandorul (r) Neculai Pădurariu, președintele de onoare al Ligii Navale Române, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan. Au fost evocați și cei 82 de ani de la înființarea LNR (8 martie 1928-8 martie 2010) și a fost marcată totodată Ziua LNR, care se sărbătorește anual la 8 martie.

Participanții purtau frumoase cocarde cu tricolor și sigla LNR.

S-au transmis Ligii Navale mai multe mesaje de salut: din partea Statului Major al Forțelor Navale (SMFN), citit de comandorul Dan Căpățână, document semnat de șeful SMFN, contraamiralul Dorin Dănilă, din partea Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aviației, prezentat de președintele asociației, generalul Iosif Rus, din partea Asociației Naționale a Veteranilor de Război, mesaj semnat de generalul Marin Dragnea, președintele asociației, din partea Asociației Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere, mesaj semnat de președintele acesteia generalul M. Iliescu, din partea Căminului marinarilor veterani, mesaj emoționant rostit de comandorul (r), veteran de război, Nicolae Mujicov.

S-au aniversat și 20 de ani de la înființarea coralei „D. Botez”, colaboratoare statornică a LNR, care a susținut un mini-concert. Un frumos program a prezentat și corul de copii „Triolet”, condus de prof. Arta Marina Barbu, formație ce activează într-o școală care are și o subfilială a Ligii.

S-au înmănat unor militanți ai LNR distincții acordate de SMFN și CDN al LNR. Programul a continuat cu o masă colegială pregătită de Filiala București a LNR și Căminul Doamnelor.

S-a urât LIGII NAVALE ROMÂNE vânt bun din toate direcțiile!

Adunarea generală anuală pe țară a Ligii Navale Române

La 15 mai 2010, la Palatul Cercului Militar Național din Capitală a avut loc Adunarea Generală pe țară a LNR.



Prezidiul Adunării

La Adunare, pentru prima oară în ultimii 20 de ani, au participat toți membrii Consiliului Director Național al LNR și reprezentanții tuturor filialelor din țară. După prezentarea bilanțului activității LNR în anul trecut, au luat cuvântul domnii Gherghel Ștefan, veteran de război, Crăciunoiu Cristian, inginer, Ioan Marian, contraamiral de flotilă (r) ing., Brădeanu Vasile, comandor (r), Toader Dănuț, contraamiral de flotilă (r), Mironescu Lau-



La tribună, președintele de onoare al LNR, vam (r) ing. Ilie Ștefan

rențiu, comandant de lungă cursă, Nicolaescu D., comandor, reprezentant al Statului Major al Forțelor Navale, Constantin Aurel, contraamiral de flotilă (r) precum și doamnele Stănescu Elena, profesoară și Gabriela Murgeanu, reprezentant al Direcției Generale Transporturi Navale din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Concluziile au fost prezentate de președintele de onoare al LNR, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan. În continuare Adunarea a completat Consiliul Director Național cu următorii membri: Brânză Paul, clc, Chiril Ioan, contraamiral (r), Ichim Dan, căpitan șef port, Mezei Alexandru, clc, Mironescu Laurențiu, clc, Unciuleanu Jorj, clc.

După Adunare a avut loc ședința CDN care a ales în funcția de președinte al CDN și al LNR pe comandantul de cursă lungă Laurențiu Mironescu.

Red

Raport de activitate a Consiliului Director Național al LNR și a filialelor în perioada mai 2009 – mai 2010

- sinteză -

După Adunarea generală anuală a LNR din 16 mai 2009, structura organizatorică – în speță organigrama Ligii – a fost următoarea: Președintele LNR, contraamiral (r) ing. Ioan Marian; Prim-vicepreședinte, ing. Ilarion Barbu; Vicepreședinți: vam (r) dr. ing. Ioan Alexandru Plăviciușu, cam (r) Ion Boian, cam (r) George Petre, ing. Florin Gusman, ing. Ioan Cuncev; Secretar general cdor (r) Marina Dumitrescu; Trezorier col (r) ec. Sergiu Filipescu.

Structuri componente ale LNR:

Sunt un număr de 10, fiind constituite din: FILIALE care au obținut statutul de



persoană juridică și anume: București, Constanța, Mangalia, Brăila și Drobeta-Turnu Severin; 5 SUCURSALE care nu sunt încă persoane juridice: Sulina, Tulcea, Galați, Oltenița, Giurgiu.

Președinții structurilor sunt următorii domni: cdor (r) Florea Ionescu, la București; cam fl (r) dr. Aurel Constantin, la Constanța; clc prof. dr. ing. Mihai Ghiba, la Drobeta-Turnu Severin; cdor (r) Gabriel Comloșanu, la Mangalia; cpt. Port Dănuț Chiriac, la Sulina; cpt. cdor (r) Victor Cherciu, Tulcea; clc Octavian Gheorghiu, Galați; cam (r) Petre Cioromele, Brăila; cpt. Port ing. Flaviu Stanciu, Oltenița; cdor (r) Dumitru Cucu, Giurgiu.

Timp de șapte luni, președintele ales la 16.05.2009 al LNR, cam fl (r) ing. Marian Ioan, a depus eforturi serioase în conducerea Ligii. S-a deplasat în aproape toate structurile ca să ia pulsul activităților, a avut unele inițiative salutare. Cel mai mult s-a implicat în definitivarea noului statut al LNR, în site-ul Ligii, alături de Cristian Munteanu, în participarea la diversele activități ale noastre, în cuvântări alese, pline de semnificații.

Din păcate, la 17.12.2009, cam fl. Ioan Marian, din motive personale, independente de voința sa – medicale și familiale – a înaintat CDN, cererea de demisie din funcția de președinte al LNR. Conform prevederilor statutare, interimatul a fost asigurat de prim-vicepreședinele LNR, ing. Ilarion Barbu.

În cadrul filialelor noastre, ființează un număr de subfiliale constituie la nivelul școlilor din Constanța și București.

În Ministerul Transporturilor și Infrastructurii există subfiliala MTI „Ing. Anghel Saligny”, al cărei președinte este ing. Cristian Cazacu. Ing. Ioan Suci și of. el. Mihai Căciuleanu sunt doi dintre cei mai activi membri LNR.

În continuare Raportul se referă la asociațiile și fundațiile cu care LNR cooperează, la sponsorii tradiționali, la donatori (făcându-se nominalizări).

La 8 martie 2010, LNR a sărbătorit două evenimente importante:

- 82 de ani de la înființarea sa, în

1990;

- 20 de ani de la reluarea activității, în 1990.

Cu acest prilej au fost acordate de către SMFN, cinci embleme de onoare ale Statului Major al Forțelor Navale și 15 embleme de onoare ale Statului Major General.

Alte cinci personalități au primit diploma de membru de onoare al LNR, pe care Adunarea noastră generală trebuie să-i valideze. Este vorba de cam (rtg) vr. Raymond Stănescu, cdor (rtg) vr. Nicolae Mujicov, cdor (rtg) vr. Nicolae Preda toți trei membrii fondatori ai LNR, precum și cam (rtg) Ion Dănuț Toader și mmp (rtg) vr. Ștefan Gherghel.

Alți membrii LNR au primit diplome de excelență și jubiliare.

Publicațiile Ligii:

Revista „Marea Noastră”, editată la Constanța, este o publicație națională din 1931, organul oficial de presă al LNR.

Seria nouă are o apariție trimestrială. Deși cu unele întârzieri, a ajuns la numărul 75 (2/2010).

În ultimii ani grație eforturilor cam (r) ing. Ioan Chiril și unor sponsorizări generoase, care astăzi aproape că au dispărut, revista „Marea Noastră” s-a tipărit și color ceea ce a făcut-o mai atractivă.

Amintim aici pe cei cu o contribuție deosebită la editarea revistei: vam (r) ing. Ilie Ștefan, directorul publicației, cdor (r) Doru Alexandru Ionescu, consilier, Maria Grosu, secretar de redacție și redactorșef, cam (r) George Petre.

Trebuie făcute eforturi ca, la concurență cu internetul, revista să capteze atenția elevilor și studenților marinari, a tinerilor ofițeri de marină militară și civilă, personalului căpităniilor de port și admi-sitrațiilor portuare, navalștilor și docherilor.

Urmează o prezentare a activităților publicațiilor „România maritimă și fluvială. Magazin”, editată de filiala București a LNR, suplimentul „Matelot” și revista „Marea noastră pentru tineret”.

La Raport sunt anexate sinteze ale activității Departamentelor administrativ, legislativ, de relații interne și externe LNR, ale filialelor București, Constanța, Dro-

beta Turnu Severin, Giurgiu, Brăila.

Permanetizarea legăturilor între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Liga Navală Română (LNR)

În ziua de 15 martie 2010, la sediul MTI, secretarul de stat Marin Anton s-a întâlnit cu ing. Ilarion Barbu, președintele interimar al LNR și contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril, președinte de onoare al filialei București a LNR. Liderii LNR l-au informat pe secretarul de stat despre preocupările actuale ale Ligii, printre care organizarea de manifestări pentru sărbătorirea, în acest an, a 120 de ani de la înființarea Navigației Fluviale Române (NFR) – companie de stat de transporturi navale fluviale și a 115 ani de la înființarea Serviciului Maritim Român (SMR) – companie de stat pentru transporturi maritime. Ei au solicitat sprijin în identificarea de sponsori pentru susținerea materială a acțiunilor preconizate.

Domnul secretar de stat a spus că va întreprinde toate demersurile necesare pentru sprijinirea LNR. A apreciat revista LNR, MAREA NOASTRA, pe care a primit-o cu mult interes.

Membri ai LNR - amirali

Cu prilejul zilei de 9 mai - ziua victoriei împotriva fascismului, prin Decret prezidențial au fost avansați în grade mai mulți veterani de război români. Printre ei și doi membri ai LNR.

Contraamiralul de flotilă în retragere Stănescu Raymond a fost avansat la gradul de contraamiral cu 2 stele iar comandorul (r) Doru Alexandru Ionescu la gradul de contraamiral de flotilă cu o stea.

SESIUNE ȘTIINȚIFICĂ Comunicări ale unor membri ai L.N.R.

La 29 mai 2010, la Constanța a avut loc sesiunea științifică anuală organizată de Academia română, Comitetul Român pentru Istoria și Filosofia Științei (CRIFST) Subcomitetul Constanța și Academia Oamenilor de Știință din România (AOȘR), Secția Biologie. Trei membri ai LNR, care sunt și membri ai CRIFST, au prezentat comunicări, și anume: prof.univ.dr. G.arabet Kumbetlian, despre „Frona marilor savanți francezi împotriva

Situația membrilor LNR pe filiale

NR. CRT	FILIALA	MEMBRI DIN CARE		
		TOTAL	COTIZ	PERS.JURIDICE
1	BUCUREȘTI	202	128	DA
2	CONSTANȚA	318	219	DA
3	MANGALIA	130	93	DA
4	SULINA	20	5	-
5	GALAȚI	132	109	-
6	BRĂILA	570	191	Da
7	GIURGIU	53	53	-
8	OLTENIȚA	36	36	-
9	TULCEA	43	43	-
10	DROB TURNU SEVERIN	73	73	Da
	TOTAL	1577	940	



lui Napoleon", ing. Petre Covacef despre „Galeria subterană a Cetății Tomis” și cam (r) George Petre care a prezentat tema „File din istoria navigației; drumul de la meșteșug la știință încorporată în tehnică ultramodernă”. Dr. Alexandru S. Bologa, director științific la Institutul Național de Cercetări Marine „Grigore Antipa”, membru titular al AOȘR, membru al LNR, care a fost moderatorul manifestării, a prezentat informarea „Al 39-lea Congres al Comisiei Internaționale pentru Explorarea Științifică a Mării Mediterane (CIESM), Veneția / Italia, 10-14 mai 2010”. Dr. A. Bologa este membru al CIESM și a participat la acel Congres.

Biroului Executiv al Consiliului Director Național

Pe data de 10 iunie 2010, la sediul Ministerului Transporturilor București, a avut loc prima ședință a Biroului Executiv în noua sa configurație după Aduunarea Generală pe țară a Ligii Navale Române.

Întâlnirea a avut următoarea ordine de zi:

1. Informare cu privire la desfășurarea lucrărilor Conferinței Maritime 2010, organizată de Liga Navală Română la Constanța, la data de 27 mai 2010. Analiză, propuneri pentru calendarul de viitor;

2. Propuneri organizatorice;

3. Diverse.

Ședința s-a desfășurat statutar, în prezența a 7 din cei 9 membri.

1. Conferința MARITIMA 2010 s-a desfășurat la Constanța, în data de 27 mai 2010, la sediul Camerei de Comerț, Industrie și Navigație Constanța. Tema Conferinței, Pavilionul României, s-a dorit a fi un semnal de alarmă pentru toți cei implicați în transporturile maritime, în sensul în care, considerăm imperios necesar adoptarea unui cadru legislativ care să stimuleze și să revigoreze pavilionul României și sectorul transporturilor maritime românești.

Organizată de filiala Constanța a Ligii Navale Române, Conferința Maritime 2010 se constituie în primul eveniment de perspectivă națională prin care Liga Navală Română își schițează viitorul rol, acela de portavoce a intereselor

României pe mare.

Au participat 104 persoane, reprezentanți ai Ligii Navale Române filialele Constanța și București, Statului Major al Forțelor Navale, Departamentului Transporturilor Navale din Ministerului Transporturilor, Autorității Navale Române, Centrului de Perfecționare al Marinei Civile, Administrația Canalelor Navigabile, Radionav, Administrația Porturilor Maritime Constanța, Petromin Constanța, CNFR Navrom Galați, agențiilor de crewing, șantierelor navale, Au mai participat reprezentanți ai autorităților locale și ai Parlamentului, evenimentul fiind amplu reprezentat în presa locală.

Evenimentul s-a concluzionat cu un material care conține un studiu comparativ al situației legislative în domeniu din 17 țări ale Uniunii Europene și o propunere legislativă. Acest document va fi înmănat participanților la Conferință până la data de 15 iunie 2010 în ideea de a fi amendat și îmbunătățit, conform perspectivei fiecăruia astfel încât, până la 01 Septembrie 2010, Liga Navală să poată prezenta Ministerului Transporturilor și parlamentarilor un document într-o formă care să întrunească susținerea celor implicați în mod direct în acest sector de activitate.

2. Propuneri organizatorice

Liga Navală Română trebuie să își transparentizeze activitatea și modul de acțiune. Trebuie să reprezinte interesele tuturor celor care au legătură cu marea, cu fluviul, cu marina militară, cu transporturile maritime și pe căi navigabile interioare. În consecință s-a propus organizarea itinerantă a ședințelor Consiliului Director Național, prima întâlnire propusă a se desfășura în jurul datei 15 iulie 2010 la Brăila, la bordul navei Mureșul.

Acest punct pe ordinea de zi a continuat discuții pe tema unei organigrame functionale a structurii Ligii Navale Române care să aibă ca punct de plecare obiectivele statutare al LNR.

3. Diverse

S-au discutat propuneri pentru:

- Activități viitoare ale LNR;

- Nevoia de înlocuire a d-lui colonel Mușuroi, retras din activitate la 31 mai 2010, prin numirea unui nou responsabil financiar-contabil, care este și membru al Biroului Executiv al Consiliului Național Director al L.N.R.

Filiala București

9 mai 2010 – la București

Cea de-a 65-a aniversare a „Zilei victoriei” a fost marcată în capitală prin depunerea de coroane de flori la Monumentul eroilor de la Universitatea Națională de Apărare.

A fost intonat imnul național al României și imnul eroilor, fiind depuse numeroase coroane de flori din partea instituțiilor publice, civile și militare, printre care s-a numărat și cea a Ligii Navale Române. Din delegația oficială a LNR au făcut parte: ing.nav. Ilarion Barbu, președinte interimar; cam (r) Ion Boian, vicepreședinte; cam (r) Ioan Chiril, președinte de onoare LNR București; cam fl (r) Ion-Dan Toader, vicepreședinte LNR, București; cdor (r) Ion Stoian, trezorier LNR, București; prof. Virgil Milescu, șef comp.sporturi nautice LNR; Of.el. Mihai Căciuleanu, redactor revista „Matelot”.

Careul Doamnelor a fost reprezentat de jr. Suzana Toader și prof.Arta Marina Barbu.

O nouă subfilială LNR, la București, „Comandor Eugeniu Botez”

Printr-un protocol de colaborare (parteneriat educațional) încheiat între filiala București (reprezentată de „Careul tineretului”) și școala 87 (reprezentată de conducerea școlii), numărul de tineri, atrași de miracolul „MARE – NAVIGATOR – OCEANOGRAF – ECOLOGIE - ARTĂ” a crescut.

Suntem în secolul XXI, suntem europeni și perfect conștienți de rolul pe care îl are oricare individ față de societatea din care face parte.

Liga Navală Română, prin filiala București, mai deschide o poartă, mai aruncă o ancoră, mai înalță un pavilion.

Reuniune lunară

În ziua de 4 mai 2010, în sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național a avut loc întâlnirea lunară de comunicări a membrilor filialei LNR a capitalei.

În prima parte a întâlnirii, președintele interimar al LNR a înmănat 15 atestate de atribuire a emblemei de onoare a Statului



Major General, acordată cu prilejul împlinirii a 20 de ani de la reluarea activității Ligii. Trei amirali, șase comandori și șase ingineri navali au primit emblema SMG.

S-au prezentat apoi următoarele comunicări: ing. Ilarion Barbu: „19 mai 2010 – 115 ani de la înființarea Serviciului Maritim Român” și „20 mai – Ziua Mari-timă Europeană”; cdor (rtg) V.R. Nicolae Mujicov: „Destinul unor nave. Stolul lebedelor albe”; cam fl. (r) Ion Dănuț Toader: „Începuturile realțiilor diplomatice între Principatele Române Unite și primele 13 State Unite ale Americii”.

Completări la comunicările expuse, au fost aduse de domnii: cdor (rtg) veter-an de război Romeo Hagiac, ing. Dan Molnar și ing. G. Ivan.

Expunerile au fost însoțite de planuri și fotografii care au trezit interesul celor prezenți.

Donații, donatori

La început de mai 2010 ing. Cristian Cazacu, președintele subfilialei LNR-MTI „Ing. Anghel Saligny” a donat bibliotecii Ligii un set de lucrări de specialitate din domeniul marinei.

Domnul Cazacu nu este la prima donație către LNR și, sperăm noi, nici ultima!

Filiala Mangalia

Alegeri la filiala Mangalia

La 25 februarie 2010, filiala din Mangalia a LNR a făcut bilanțul anului 2009 și a ales o nouă conducere.

În ziua de 25 februarie a.c. la Cercul Militar Mangalia a avut loc Adunarea anuală a filialei LNR pentru bilanț și alegeri. Au participat membrii LNR și numeroși invitați, ofițeri și maiștri militari de marină în rezervă și în retragere. Din partea organelor de conducere superioare au fost prezenți viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al Ligii Navale Române și contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Director Național al LNR. Bilanțul a fost prezentat de colonelul (r) George Șerban, vicepreședintele CD al filialei. Au luat parte la dezbateri mai mulți participanți printre care maistrul militar principal (r) Gh. Vlad și contraamiralul de flotilă (r) Mircea Neacșu, președintele filialei Mangalia a Asociației Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră. În încheiere a luat cuvântul viceamiralul Ilie Ștefan care a felicitat filiala pentru activitatea desfășurată și a apreciat că în localitate există un potențial marinăresc deosebit de nu-

meros și valoros care trebuie folosit din plin de LNR în activitatea de propagare a spiritului de dragoste pentru mare și marină. A fost ales noul Consiliu Director în componența de mai jos: Președinte, Cdor.(r) Gabriel Comloșanu; Vicepreședinte: Col.(r) George Șerban, Cdor.(r) Gheorghe Mihalache, Cdor. Petrică Pîrvu; Secretar: Mmpr.(r) Gheorghe Vlad; Membri: Cpt.port. Ioan Mircea, Mmpr.(r) Alexandru Baci, Ing. Aurel Nițulescu, Cpt.cdor.(r) Cornel Tohăneanu, Mm2 Adrian Nicolae; Casier: Mm1 Viorel Dușu.

Filiala Brăila

Filiala LNR cu cei mai multi membri

În ziua de 30 martie 2010, la Brăila s-au sărbătorit 15 ani de la înființarea Divizionului de nave fluviale purtătoare de artilerie (monitoare și vedete blindate). La festivități au participat, printre numeroșii invitați, și viceamiralul în retragere ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al LNR, precum și contraamiralul în retragere George Petre, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR. Cei doi au făcut o scurtă vizită la sediul filialei brăilene a LNR, la invitație președintelui acesteia, contraamiralul (r) Petre Cioromele. Sediul se află în centrul Brăilei, într-o clădire monumentală. Fiind situat la parter, are acces direct din stradă, lucru care face să fie vizitat de foarte multă lume. Acolo se află permanent cineva din conducerea Ligii, care se întreține cu vizitatorii, membri ai LNR sau nemembri. Președintele, împreună cu colaboratorii săi apropiați comandorul (r) Gheorghe Biziniche, colonelul (r) Barbu Oancea și comandorul (r) Alexandru Is-trate au făcut o succintă prezentare a situației prezente a Filialei. Ei au informat că filiala are peste 500 de membri, dintre care 80% sunt cadre active din Armată și din Poliția de frontieră. Filiala a editat într-o formă grafică deosebit de atractivă Statutul LNR, în varianta cu modificările făcute de Conferința Națională din mai 2009. Documentul este înmănat celor ce aderă la Ligă. Printre alte realizări: imprimarea pe tricouri albe a insignei LNR, personalizată pentru Brăila cu foi de laur situate dedesubtul ei. Membrii filialei, în număr relativ mare, s-au abonat la revista Ligii Navale „Marea Noastră”. Se pare că filiala din Brăila a trecut, din multe puncte de vedere, în topul filialelor. Așteptăm astfel de vești și de la Galați, Tulcea, Drobeta Turnu-Severin, Sulina.

Filiala Constanța

Alegeri la filiala Constanța

La Cercul militar Constanța a avut loc, în ziua de 10 aprilie a.c., Adunarea anuală a filialei Ligii din localitate. A fost făcut bilanțul anului trecut și s-a adoptat un interesant Program de activități pentru anul în curs. A fost ales un nou Consiliu Director, al cărui președinte este contraamiralul de flotilă (r) dr. Aurel Constantin, primvicepreședinte comandorul (r) Dan Teodor Ghimbășanu, iar secretar comandorul (r) Ionel Preda.

Distincții la a 20-a aniversare

Cu prilejul împlinirii a 20 de ani de la reluarea activității de către LNR Consiliul Director Național a acordat Diplome de Excelență și Diplome jubiliare.

La 27 februarie 2010, s-au împlinit 20 de ani de la atestarea oficială, prin sentință judecătorească, a reluării activității Ligii Navale Române, care s-a înființat în 1928 (a căpătat personalitate juridică la 8 martie 1928). Cu prilejul celei de a 20-a aniversări, Consiliul Director al LNR a acordat Diplome de excelență celor care au devenit membri ai asociației în 1990 și sunt și în prezent membri activi ai LNR și Diplome jubiliare celor care au avut și au prestații meritorii în cadrul Ligii Navale.

Dintre membrii constănțeni ai Ligii au fost distinși cu DIPLOME DE EXCELENȚĂ următorii: Ștefan Ilie, Swed Octavian, Ionescu Doru Alexandru, Micu Domnica, Moroianu Virgil, Petre Zamfir, Enăchescu Cornelii, Hârjan Alexandru. Cu DIPOLOME JUBILIARE au fost distinși următorii: Cărbunaru Ion, Raicu Ion, Damaschin Ioan, Ghimbășanu Teodor Dan, Roșu Ioan, Cristescu Cornelii.

Aceste distincții au fost acordate unui număr relativ mare de membri ai LNR din filialele București, Galați și Mangalia.

Careul Doamnelor

Conform articolului 25 din Statutul Ligii Navale Române, filialele pot constitui careuri ale doamnelor cu minimum 10 membri.

În această lună a iubirii, a mărtişorului, a trezirii la viață a naturii, doamnele, în același ton cu primăvara, s-au adunat, la 30 martie 2010, într-un număr destul de mare, 30 din cele 60 înscrise până la ora actuală, cu cotizația plătită la zi și au constituit CAREUL DOAMNELOR.

Ele își propun ca obiective principale: susținerea activităților cultural-artistice,

continuare la pagina 46

Semnale editoriale

La Editura Muzeului Marinei Române, colonelul în retragere Virgiliu Moroianu a publicat, la începutul acestui an, lucrarea memorialistică „AMINTIRI, AMINTIRI ...” Cunoscut ofițer hidrograf, cu o carieră de 35 de ani în Marina Română care coincide cu începuturile și afirmarea Direcției Hidro-



grafice Maritime din Constanța, cartea beneficiază de un „Cuvânt înainte” semnat de contramiralul în retragere Constantin Necula, șeful instituției în perioada 1956-1958, care mărturisește, printre altele: „Mă hotărâsem să-mi povestesc viața într-o formă directă, dar constat că o face înaintea mea Virgiliu Moroianu, trecând succint și discret principalele momente ale vieții sale și ale familiei din care provine, precum și munca și realizările sale în cei 35 de ani de activitate în Direcția Hidrografică Maritimă. [...] Atât eu cât și ciracul meu topohidrograf, autorul cărții, am cunoscut necazurile vieții, ne-am luptat cu ele, am învățat carte în condiții grele, am trăit anii războiului, eu în plină mare, el, ca mai tânăr, prin tranșeele din Constanța, sau prin refugii, de teama bombelor. Ne-am întâlnit la DHM, eu ca șef, el ca executant al unor lucrări de o valoare deosebită. Amândoi am acceptat că cea mai puternică armă din lume, care nu distruge, ci clădește, nu slăbește, ci întărește, căruia nimeni și nimic nu-i poate rezista, care nu costă niciun ban și este la îndemâna oricărui ce voințe să o folosească, este iubirea și corolarul ei Îngăduința. Iubirea nu pierde niciodată, ea ne ajută să primim eșecul mai ușor decât succesul. Amândoi ne-am îndrăgostit de știința măsurătorilor terestre sau pe mare.”

În „Cuvânt introductiv”, contraamiralul de flotilă în retragere Corneliu Enăchescu, cel mai longeviv șef al Direcției Hidrografice Maritime (1969-1990), reconfirmă calitățile și performanțele fostului său subordonat: „Prin cunoștințele sale de specialitate și pregătirea sa practică, de excepție, a fost de un real folos Marinei Militare și instituțiilor civile care au apelat la serviciile DHM, pentru executarea unor lucrări topografice și de hidrografie. În lunga sa activitate, ca ofițer, a participat la campaniile hidrografice pentru determinarea precisă a configurației litoralului românesc. A executat lucrări pentru dezvoltarea rețelei geodezice până la linia apei, pentru asigurarea lucrărilor hidrografice în apele teritoriale ale României. Împreună cu colegii săi, ofițeri și maiștri militari, a executat ridicarea topografică și batimetrică a lacurilor de pe litoral. [...] Bun cunoscător al problemelor de cartografie matematică și practică, a condus procesul de pregătire a cartografilor tineri, pentru ca aceștia să execute lucrări de specialitate precise, cu o finețe, un aspect și un conținut modern, cerut de organisme hidrografice și de navigație internaționale. [...] Consider că Virgiliu Moroianu este printre puținii ofițeri cunoscători ai procesului de dezvoltare permanentă a Direcției Hidrografice Maritime și de amenajare pentru navigație și topohidrografic a litoralului, fiind oricând gata să dea multe informații, chiar și acum, după 20 de ani de trecerea în rezervă”.

Dacă în prima parte, colonelul Virgiliu Moroianu este tributar confesiunilor legate de familie, rude, prieteni și colegii de promoție, partea a doua poate fi considerată o provocare pentru atât de necesară și îndelung așteptată Monografie a Direcției Hidrografice Maritime. Astfel, autorul rememorează, detaliat, primele misiuni executate în Delta Dunării și de-a lungul litoralului vest-pontic, amănunte privind construirea portului, șantierului naval și a Bazei Navale Militare Mangalia, construcția farului Constanța, a Bazei de viteze Tuzla, prima campanie de lucrări hidrografice la Marea Neagră (1959-1964), cu meticuloase și pertinente incursiuni în istoria, toponimia și geografia Dobrogei. De un spațiu aparte se bucură Litoralul românesc al Mării Negre, Zona joasă cu plaje și grinduri ale litoralului Gura Portiței, Sfântu Gheorghe, Sulina, participarea DHM la poziționarea platformei de foraj marin „Gloria”, a doua campanie hidrografică (1971-1973), ac-

tivitatea în Secția Cartografie ș.a. De asemenea, ofițerul scoate în evidență relațiile instituției cu Direcția Topografică Militară, precum și relațiile internaționale ale Direcției Hidrografice Maritime.

Scrisă cu naturalețe și larghețe, lucrarea se încheie cu confesiunile colonelului Virgiliu Moroianu legate de pasiunea sa de-o viață – filatelia, moștenire de familie, o adevărată lecție de cultură și civilizație, în care dominante sunt teme enciclopedice precum evoluția navei, pagini din istoria descoperirilor geografice, vela sau vaporul ș.a.



RoNAUTIQ a fost lansată ... pe piață!

Într-o perioadă de criză, ostilă unor inițiative non-profit, am fost încântat să descopăr o nouă publicație cu tematică navală. Este vorba de **NAUTIQ**, revistă de transport naval și navigație, editată de S.C. Nautiq Media S.R.L. București, pe



care redactorul-șef Ilinca Teodoriu o definește plastic: „NAUTIQ este susținătorul industriei navale, al dezvoltării transporturilor maritime și fluviale, al proiectelor de cercetare și inovație. Este un militant al turismului românesc, al dezvoltării regionale și un prieten al mediului. NAUTIQ susține sportul și navigația. Cultura și istoria”. Primul număr, policrom, cu 70 de pagini și o machetare atractivă, ne propune rubrici actuale și deosebit de incitante, precum Business, Energie, Proiect, știință, cercetare, Dunărea și dezvoltarea regională, Urbanism și navigație, Mediu, sport, turism și agrement, Story și Cultură și istorie. Dintre subiectele inspirat selectate și elevat tratate, remarcăm „În 2009, traficul de mărfuri a intrat la ... apă!”, „Criza economică a „mușcat” 90% din comenzile de nave”, „Firmele românești administrează flote care nu ajung niciodată în porturile naționale”, „România la intersecția a două conducte: NABUCCO



și SOUTH STREAM", „Un român revoluționează transportul de combustibil către insule, „Marea Neagră fixată de ochii „electronici”, „Porturile dunărene programate pentru „facelift”, „București, port la Dunăre în 2014?”, „Încet ... dar sigur! Marea „înghițe” anual opt metri de plajă!”, „Delfinii, uciși de poluare și plasele brăconierilor!”, „2010 aduce mai multe ambarcațiuni în țară. Prognoză de creștere: 12%”, „Adrenalină pe râu. Start la primul concurs de sporturi nautice pe ape de munte!”, „Bricul „Mircea”, primul „test” pentru marinarii!”, „Ghid de supraviețuire pentru naufragiați: apă sărată și pește crud!” ș.a.

Paradoxal, Echipa NAUTIQ este exclusiv feminină: Ilinca Teodoriu, redactor-șef, Elena Vavilov, redactor-șef adjunct, Maria Stoicane, Alexandra Cacioianu, Adriana Bogdan, Luiza Dinu, Anda Iancu - redactori, Laura Vasiliu, Oana Codreanu - colaboratori, Alexandra Mihalcea DTP și Diana Ghenea - editor foto.

Adresa NAUTIQ: Bdul Carol I nr. 74, Sector 2, București, e-mail: office@nautiq.ro, Web: www.nautiq.ro.

Succes, Doamnelor!

*
* *



TERORISMUL MARITIM. MIT ȘI REALITATE.

O carte de mare actualitate. Radu Serghei, șef mecanic pe un portcontainer îmi spunea că ei nu mai trec prin Suez, că dublează Capul Bunei Speranțe din sudul Africii, apoi merg spre Ceylon la 600 Mm de „Cuibul de pirați” din Somalia și o țin spre nord mereu la peste 200 Mm de zona periculoasă. Pe punți, aproape de bordaj,



instalează colaci mari de sârmă, sudează plăci metalice pentru ca teroriștii să nu poată escalada obstacolele și a ajunge la bord. Piraterie în secolul XXI. Pirați de acum, teroriștii mării.

O carte de mare actualitate cu doi prestigioși autori - amiralul dr. Gheorghe Marin și CLC Andrian Mihei, și el doctor în științe militare.

După definirea terorismului maritim autorii prezintă amenințările acestui fenomen și vulnerabilitățile transporturilor maritime. Într-un capitol distinct, sunt prezentate următoarele aspecte importante: autorii acțiunilor teroriste, obiectivele acțiunii teroriste, localizarea țărilor, tactici și scenarii.

Sunt analizate posibilitățile de acest gen în regiunea extinsă a Mării Negre.

Factorii de risc care vizează navele comerciale și cei care vizează porturile, sunt prezentați cu claritate, pornind de la realitățile contemporane.

Ultimul capitol se referă la „Măsuri de combatere a terorismului maritim”. Ele vizează pregătirea echipajelor și a navelor pentru autoapărare și obligația de a aplica deciziile IMO de combatere a

unor asemenea acțiuni ce pun în pericol transporturile navale maritime.

Lucrarea este întocmită pe baza unei largi bibliografii.

Anexele sunt foarte interesante și utile. ele se referă la: Atacuri pirateresti, pe zone pentru perioada 2003-2008; Diagrama zonelor critice unde au avut loc mai mult de două treimi din totalul atacurilor pirateresti în 2008; Atacuri pirateresti, pe zone în anul 2008; Selecție incidente terorism maritim, 1961-2004; Cele mai importante puncte critice în tranzitul mondial de petrol; Cererea și oferta forței de muncă a navigatorilor în Europa; Proceduri de management al răspunsului la alertele de securitate emise de SSAS, în 15 state de pavilion; Lista celor 200 de organizații teroriste.

Rubrică realizată de comandorul dr.
Marian MOȘNEAGU și
George PETRESCU

Revista „Marina Română”

Al doilea număr din anul 2010 al revistei Marina Română vă invită într-o incursiune în universul marinarilor din Forțele Navale Române, prin activitățile desfășurate în perioada martie-aprilie.

Chiar dacă bugetul pe anul 2010 este mai mic față de anii anteriori, Forțele Navale continuă să participe la misiuni internaționale. Veți afla care sunt acestea din editorialul semnat de locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale. Continuăm, la rubrica „Pavilion NATO” cu discuțiile despre Parteneriatul Maritim Strategic.

În paginile „Cooperării regionale” puteți citi despre participarea corvetei Contraamiral Horia Macellariu la BLACKSEAFOR, dar și despre cum a fost evaluată nava pentru misiune de către specialiștii de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare. Și pentru că în luna martie a început oficial „sezonul” tragerilor, vorbim despre tragerile de artilerie reale atât la mare cât și la Dunăre. Scafandrii sunt din nou la mare adâncime, o nouă serie de soldați voluntari își începe pregătirea la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, noi instructori de vitalitate au fost pregătiți pentru Dunăre și mare, iar exercițiile de instruire prin simulare continuă cu al doilea serial tactic.

Rubrica „Aviația Navală” vine cu un bilanț sumar al anului 2009 la Tuzla, unde din punct de vedere al zborului, criza nu se simte. Puteți citi despre vizita navei franceze Dupuy de Lome, de unde veți afla câte ceva despre navele-spion.

Continuăm rubrica „Aspiranții de azi comandanții de mâine”, cu un articol sub titlul „De pe băncile școlii la comanda navei”.

În paginile revistei mai puteți citi despre acțiunile de promovare a carierei în Forțele Navale, performanțele și sistemele de ultimă generație ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”,

dar și despre cum să devii maistru militar de marină. Cum poți să atragi „generația digitală” în universul Marinei și Unde greșim noi? Sunt întrebări la care veți afla răspunsul din articolul despre campania de recrutare a

Marinei Militare Franceze.

Numărul 2 din 2010 al revistei Marina Română este o invitație la lectură pentru cunoașterea prezentului și a trecutului Forțelor Navale Române în cel de-al 150-lea an de la înființare.

Lt.-cdor ing. Mihai EGOROV

AMINTIRI DIN RĂZBOI

FAPTE, PERSONAJE ȘI ÎNTÂMPĂRI CU CARACTER ANECDOTIC DIN VIAȚA MARINARILOR ÎN TIMPUL RĂZBOIULUI

Romeo HAȚIAC,
diplomat ing.,
veteran de război, comandor (r)



Sindrofie la castel!

Războiul, la care participam din plin în linia I a frontului, ne crease o altă mentalitate. În fiecare misiune, viața noastră de militari-marinari pendula între pericolele prin care treceam: bombardament, avioane torpiloare, mine, submarine, naufragii, la care se adaugă vremea și marea rea și, prin contrast, viața calmă, intensă și primitoare din porturile noastre.

La întoarcerea din misiune, invadam localurile, cofetăriile, cinematografele, hoinăream cu prietenii și prietenele noastre și participam, ca invitați, la ceaiuri, ospețe și sindrofii.

De fapt, era o destindere firească a celor ce nu știau dacă se vor mai întoarce. La bordul distrugătorului „NMS Regina Măria”, o navă mult solicitată în operațiile navale, noi, ofițerii, datorită specificului meseriei, eram foarte apropiați unii de alții, ne cunoșteam bine, legam prietenii trainice, formând grupuri de suflet. Socotind că e bine să fim împreună și pe uscat, am hotărât să avem, în Constanța, un centru de întâlnire. Pe scurt: am închiriat în orașul vechi, aproape de piața Ovidiu, o vilă în care funcționase consulatul spaniol. Vila era proprietatea unei familii de greci, negustori înstăriți, refugiați de frica războiului undeva în provincie. Locuința avea camere frumoase, înalte, cu sobe de faianță și un salon mare numai bun de sindrofii.

Devenind centrul nostru de întâlniri, l-am botezat „castelul marinarilor”. Cum soseam

în port, se forma o echipă de marinari și cu aprobarea ofițerului comandant secund lt. cdr. N.M. se transporta la castel veselă, pahare, ceva mâncare precum și baterii de vin, menite creării ambientului. Balul începea și, în crescendo, dura până în zori. Aveam și muzică bună: ofițerii M.C. și P.I. delectau asistența cu acordeonul „Hohner”, cu ultimele șlagăre, în special tangouri și rumbe, la modă pe atunci.

Bineînțeles, nu lipsea nici taraful de lăutari. Nu făceam invitații, dar zvonul „Bal la castel” se răspândea cu repeziciune în oraș... Nu se ținea cont de cine erau cei care ne treceau pragul băieți, fete, militari și civili. Eram tineri, frumoși și veseli și nu ne păsa de ziua de mâine. Cu atâta lume, grija cea mare era să ferim, de convivii mai năstrușnici, oglinda vieneză de cristal din hol și planta decorativă (ficus?)

De remarcat, petrecerile de atunci păstrau o decență și o bună-cuviință, nu-mi amintesc de nici un incident, ci numai de voie bună, râsete și muzică învaluitoare în dans.

Povestea aceasta are și o urmare. După război, în garnizoana Constanța, frecventam biblioteca Institutului francez. Acolo am cunoscut o fată E.N., grecoaică de origine și care, surpriză, era fata proprietarului „Castelului”. Ne-am împrietenit și am devenit confidenți: era îndrăgostită.

Într-o zi mă trezesc cu o invitație la familia ei, la un ceai. Am acceptat, mai ales că puteam pași în casa cu amintiri.

Doamna M., mama prietenei mele, cu care discutam mondenități, a început să-mi povestească cum a închiriat casa la niște ofițeri de marină. „Draga meu, ți făcut ofițerii din casa mea? Cărciumă, petrețeri, danț! Vai, vai!”

Bineînțeles că nu am replicat, schimbând vorba, admirând salonul elegant. La plecare am zăbovit în hol: oglinda superbă și planta erau la locul lor. Bine le-am păzit...

Bal la Galați

În toamna anului 1945, sovieticii ne înapoiaseră o parte din navele confiscate samavolnic înainte de semnarea armistițiului, flotă adăpostită în portul Galați. Grupul celor trei vedete de siguranță restituite era comandat de cpt. Mircea

Caragea, iar eu, comandant pe vedeta de siguranță nr.2. În februarie anul următor ne-a prins o iarnă grea, ger, viscol și Dunărea înghețată. În fiecare dimineață, marinarii din bordul de serviciu, erau de corvoadă la spartul gheții în jurul bordajelor navelor.

Aprovizionarea, după război, era o problemă, mâncarea pe sponci: fasole, varză fiartă și cartofi chinuiți (la cuptor cu ceapă prăjită).

Portul, bogatul port dunărean, frumosul Galați lăncezea. Singura activitate era tranzitul de mărfuri, cereale, cherestea și bunuri spre URSS, în contul datoriilor de război.

Străzile pustii, casele cu scânduri bătute în cuie acoperind ferestrele, în-tuneric, puține mijloace de transport, obloanele prăvăliilor trase.

Conform tradiției militare, în fiecare garnizoană se organiza la cercul militar, în luna februarie, deci și la Galați, balul ofițerilor.

Bineînțeles că și noi, cei de la vedete am primit invitațiile oficiale. În sâmbăta în care era programat evenimentul, afară era un ger de peste 20 grade. Cum drumul ce ducea din bazinul portului, unde iernau vedetele, în centrul orașului era lung și obositor la mers cu piciorul, am ajuns la cercul militar înghețați tun.

Balul era în toi, sala de dans luminată „a giorno” lume elegantă, doamne, domnișoare și domni în haine de seară și bineînțeles, elegantele uniforme ale ofițerilor din toate armele. La intrare o căldură îmbietoare ne-a cuprins. Repede am ocupat o masă, am comandat o țuică fiartă care s-a repetat.

La un moment dat, simțindu-mă în formă, m-am ridicat de pe scaun, căutând în jur o parteneră de dans. Am făcut câțiva pași spre o domnișoară cochetă, dar fără să-mi dau seama că eram puțin „grizat”, m-am înclinat alături. Așa că m-am trezit în brațe cu o tânără drăguță, dar mult prea plinuță; de-abia o cuprindeam când se lăsa cu toată greutatea.

Sfârșitul istoriei a fost însă cu totul neașteptat.

Pentru gestul făcut, frații domnișoarei s-au simțit onorați și fiind negustori de vinuri, bine înstăriți, ne-au adoptat. Așa ni s-au deschis saloanele din Galați.

Vorba marinarului chestionat: „Din ce



trăiești?" Răspunsul era pe măsură: „Din invitații”.

Nuntă la Hârșova

Prin luna februarie 1946, fiind comandant pe vedeta de siguranță nr.2, primesc ordinul de a ne deplasa la Hârșova, pentru a încărca și a aduce la șantierul naval de acolo niște profile metalice.

La bord aveam și pasageri, câțiva ofițeri cu aceeași destinație, cazați în careul vedetei. Ei jucau cărți, eu pe punte.

Era o zi frumoasă, soare, fără nicio adiere de vânt, Dunărea oglindă. Dată fiind situația, am socotit că ar fi bine să îmbunătățesc masa de prânz cu ceva pește, aflat, pe atunci, din belșug în apele fluviului. Am ordonat reducerea vitezei, imobilizând vedeta cu prova spre amonte, lansând la apă „puilul” cu doi marinari lipoveni, cu misiunea de a detona o petardă. Explozia, în afară de bubuitură, a produs și unde de șoc resimțite și de navă. Alarmați, pasagerii de sub punte s-au înghesuit pe scara tambuchiului, ieșind ca din pușcă, unul câte unul pe punte, spre hazul echipajului.

La reproșurile lor, le-am arătat pe fundul bărcii cele peste 15 kg de pește

nobil. Având la bord și un vin bun de Niculițel, i-am îmbunat, oferindu-le un dejun pe cinste.

Acostând la Hârșova târziu, încărcarea materialelor s-a amânat pe a doua zi. Am dispus cele convenite și am acordat cartului liber o scurtă învoire în oraș.

Eu și încă doi ofițeri am plecat să dăm o tură prin târgul necunoscut nouă.



Oprindu-ne la un local să bem o bere, de la masa apropiată se ridică și vine la noi un turc, îmbrăcat de sărbătoare și purtând o cocardă pe reverul ilicului. Făcând o plecăciune, s-a recomandat ca fiind primarul urbei și că ne invită la o nuntă turcească la care este naș. Cum în orașul prăfuit și cu ulițe slab luminate nu

aveai ce face, dar și curioși de a vedea o petrecere mai puțin obișnuită, am primit invitația.

Nunta se desfășura într-o casă specific dobrogeană, clădită din chirpici și acoperită cu olane. Tot din lut era podeaua și așa zisa prispă. Când am sosit, petrecerea era în toi, iar venirea a trei ofițeri eleganți și în uniformă, a animat și mai tare sărbătoarea mirilor. Ca oaspeți de onoare, am fost așezați în capul mesei și am devenit vedetele serii. O nuntă veselă, nuntași în haine tradiționale, dansuri orientale, lăutari, masă bogată cu friptură de oaie, baclavale etc.

După miezul nopții, ne-am luat rămas bun și bine dispuși, după o zi așa plină, am plecat spre port.

Era o noapte neagră și orbecăiam prin întuneric, mai mult ghicind drumul. La un moment dat am auzit o bufnitură și un strigăt de ajutor. Cu greu am ajuns la locul de unde se auzea apelul. Era tânărul asp. I.L. căzut într-o groapă. Cu dificultate l-am scos la suprafață pe eroul nostru.

Întâmplarea ne-a amuzat, mai ales când, ajunși la vedetă, ne-am admirat cum arătam în fostele noastre imaculate uniforme. Dar eram tineri și nu ne păsa!



continuare din pg. 4

ACCIDENTE ȘI NAUFRAGII ALE NAVELOR MARITIME ROMÂNEȘTI

1977 - La 09 ianuarie, cargoul „TOPOLOVENI” a fost colizionat în Marea Marmara, la 4 Mm de GALIOPOLI (Turcia), de către nava sovietică „ION SOLTIS”. Nava românească a fost grav avariată și a trebuit să se întoarcă la Galați; la 11 ianuarie, ora 21:40 cargoul „TURNU SEVERIN” a fost colizionat de către nava iugoslavă „ADMIRAL ZMAJEVICI” în Strâmtoarea Dardanele, la sud de CHANAK. Coliziunea a avut loc în condiții de vizibilitate redusă. Nava românească s-a scufundat în circa 2-3 minute, dispărând și un număr de 14 membri ai echipajului (comandant Potrocea Emil). Au fost salvați 4 membri din echipaj. Nava era încărcată cu cărbamidă refractară; la 20 iunie, cargoul „BUZĂU” a colizionat cu cargoul turcesc „SIRIN BARTIN”, ancorat la KURUCESME fără lumini regulamentare și în loc interzis ancorajului. Nava turcească a suferit avarii la cârmă și la suprastructura pupa.

1979 - La 09 septembrie, pasagerul „TRANSILVANIA” s-a răsturnat în portul Galați din cauza apelor scăzute ale Dunării și a lipsei personalului de la bord; la 15 noiembrie, petrolierul „INDEPENDENȚA” de 150.000 T.D.W., cu un echipaj de 45 persoane, încărcat cu 94.280 tone petrol brut din Libia, în apropiere de intrarea în strâmtoarea Bosfor a fost colizionat de cargoul elen „ERIALI” de 5.298 T.R.B. încărcat cu laminate din U.R.S.S.. În urma coliziunii petrolierul „INDEPENDENȚA” a luat foc și ca urmare a incendiului și a exploziilor foarte puternice a suferit avarii atât de grave la corp, mașină și la instalațiile de bord, încât a eșuat în flăcări în afara digului Haydarpaşa.

Au murit 42 de persoane. Trei au scăpat aruncându-se în apă. În urma exploziei, la mai multe clădiri din KADIKOY, USKUDAR

și ISTANBUL s-au spart geamurile și mai multe clădiri au suferit avarii, provocând panică în oraș și de asemenea mari pagube.

1980 - traulerul „HARGHITA” se scufundă în portul Tulcea.

1982 - La data de 14 octombrie, mineralierul „UNIREA” (comandant Moraru Mihail) s-a scufundat în Marea Neagră, la 40 Mm spre larg de Capul Caliacra. O persoană și-a pierdut viața.

1984 - La data de 13 iunie, ora 10:35, cargoul „CĂLĂRAȘI” s-a scufundat la 7 Mm est de Portul SAINT JOHNS (Oceanul Indian) în dreptul coastei Republicii Sud Africane. Echipajul navei format din 20 de persoane a fost salvat de pe cele două plute de către elicopterele din zonă.

1985 - traulerul „RARĂU” se scufundă în Marea Iordaniei; traulerul „SEMENIC” este incendiat (ia foc) în Namibia.

1986 - traulerul „PARÂNG” ia foc în largul coastelor Saharei Occidentale.

1987 - traulerul „POSTĂVARUL” se scufundă în Oceanul Atlantic-Mauritania.

1988, La data de 02 decembrie, „SADU” s-a scufundat în rada portului Constanța, lovindu-se de stabilopozi, au murit 16 persoane.

1991 - În luna decembrie, cargoul „SCĂIENI” se scufundă în Marea Mediterană.

1994 - La 05 martie, ora 13:52, cargoul „FĂLTICENI” de 4.800 T.D.W. se scufundă în Marea Mediterană-Passero Capul Matapan.

1995 - mineralierul „BLAJ” a fost abandonat în MOUNT OLYMPOS, Noua Scoție (SUA) și este vândut Maltei.

Comandor (r) Francisc HOȘCIUG



continuare de la pg.41

susținerea acțiunilor economico-financiare (reperarea unor zone de sponsorizare) pentru ducerea la îndeplinire a cât mai multor activități; susținerea și organizarea unor activități turistice; implicarea și participarea efectivă la activitățile proiectate; activități culturale, artistice, sportive, comerciale, inclusiv a unor activități noi, ce vor fi identificate pe parcurs.

Adunările vor avea loc în a patra sâmbătă, a fiecărei luni, orele 10.00.

Informarea aceasta ne-a fost relatată de d-na Vasilica MITREA

Activitate tradițională la LNR filiala Constanța

La 17 aprilie 2010, filiala Constanța a LNR a organizat a 18-a ediție a Concurșului de matematică „Viceamiral Vasile Urseanu”. Scopul acțiunii a fost cinstirea memoriei ilustrului amiral român și de a-i îndemna pe elevi să se orienteze spre continuarea studiilor în instituții de învățământ de marină.

Au participat 104 elevi din clasele a 8-a din școlile municipiului și județului Constanța. Au avut de rezolvat probleme și



exerciții dificile. Așa se explică punctajul maxim realizat, de 80 p din 100p posibile.

Manifestarea a fost bine organizată de un colectiv condus de contraamiralul (r) George Petre, inițiatorul concursului în anul 1992, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR, președintele Comisiei de examinare și de contraamiralul de flotilă (r) Nicolae Ștefan, vicepreședinte în Consiliul Director al LNR filiala Constanța, președintele Comisiei de organizare. Acțiunea a fost sprijinită de Inspectoratul Școlar Județean. S-au acordat 3 premii și 7 mențiuni, toate 10 fiind răsplătite cu Diplome, sume substanțiale de

bani și cărți, obiecte de îmbrăcăminte pentru tineret ș.a. Aceasta a fost posibil datorită sprijinului Consiliului Județean care a facilitat legătura cu sponsori generoși.

Concursuri marinărești

Marinăria este grea dar și frumoasă. Atunci când este „descifrată” trezește pasiunea în sufletele copiilor, încă de la o vârstă fragedă. Așa pot fi înțelese dorința de participare și spiritul de competiție la concursurile anuale, tradiționale, de semnalizare în cod maritim internațional și noduri marinărești. Sâmbătă, 24 aprilie 2010, la bordul N.S. „Mircea”, fete și băieți, membri ai subfilialelor „Amiral Petre Bărbuneanu”, „Viceamiral Ioan Murgescu” și din școala Nazarcea-Ovidiu, au demonstrat la cele două probe ale concursului, pricepere, fair-play și perspicacitate în „duelul” dirijat de domnul cam (r) Petre Zamfir, dar și că spiritul marinăresc are rădăcini adânci, ancorate în istoria milenară a românilor.

În memoria comandorului Bibi Costăchescu

Sub egida LNR la 18 mai 2010, a avut loc prima ediție a Concurșului de Matematică-Informatică „Comandor Constantin (Bibi) Costăchescu” în scopul cinstirii memoriei distinsului ofițer de marină și matematician.

Activitatea a avut loc la Grupul Școlar „Carmen Sylva” din Eforie Sud. Inițiatorul competiției a fost profesoara de Matematică Maria Cojocaru, membru al LNR. Conducerea școlii, director prof. Silviu Becherescu, s-a implicat nemijlocit în efortul organizatoric, având sprijinul Primăriei din localitate și a unor sponsori generoși. Au participat echipe de câte 4 elevi din ani de studiu diferiți din Liceul Teoretic Callatis, Mangalia, școala gazdă (două echipe), Grupul Școlar Economic Virgil Madgearu, Constanța, Grupul Școlar Industrial Ion Bănescu, Mangalia. La festivitatea de deschidere cam (r) George Petre a prezentat personalitatea comandorului Costăchescu, remarcabil ofițer de marină (comandant al submarinului românesc DELFINUL) și strălucit profesor de Matematică.

La proba de Informatică fiecare

echipaj a făcut o prezentare Power Point cu tema „Nava-Școală MIRCEA la a 71-a aniversare”, temă stabilită de LNR, prin cam (r) George Petre. Cei mai buni au fost premiați cu sume de bani, în numele Asociației Absolvenților Academiei Navale, de către președintele acesteia cam. fl. (r) Valentin Botezatu. A doua probă de Matematică a cuprins subiecte din materia clasei a 9-a, a 10-a, a 11-a și a 12-a. A treia probă de Perspicacitate, cu probleme întocmite de cam (r) George Petre, a fost câștigată de elevul Ardelean Alexandru, cl.X-a, Gr. Șc. Ec. Virgil Madgearu; el a fost premiat de filiala Constanța a LNR cu o frumoasă sumă de bani și obiecte, printre care și romanul lui Jean Bart „Europolis”, cea mai recentă ediție.

Poezie și culoare

Aflate la cea de-a-XV-a ediție, concursurile de recitare versuri cu tematică marină „Poemele mării” și expoziția/concurs de desene și picturi „Culorile Mării” care au avut loc la 22 mai 2010, au trezit interesul elevilor, atât din școlile municipiului, cât și din zonele limitrofe - Valul lui Traian și Nazarcea.

În „Sala de expoziții” artă plastică și decorativă a Cercului Militar, sâmbătă, 22 mai anul curent, au fost expuse peste 50 de lucrări în acuarelă, inedite. Vizitatorii au admirat talentul, imaginația și mijloacele de realizare de care au dat dovadă copii de vârstă școlară (6-16 ani).

A urmat apoi concursul de recitare versuri - lirică marină. A trăit momentul poetic un auditoriu numeros, reprezentat de colegii din școli, părinți, cadre didactice, membre ale „Careului Doamnelor” și membrii ai Consiliului Director al Filialei L.N.R. - Constanța.

Juriul, format din profesori cu experiență în domeniul artei și culturii (d-na Gúner Acmla, d-na Goga Silvia, d-na Mitrea Vasilica), cdor. (r) Dan Ghimbășanu - vicepreședintele și cdor. (r) Ionel Preda - secretarul filialei, a apreciat calitatea concurenților:

Locul I - artă plastică - Dincă Bogdan - Șc. „Gheorghe Țițeica”; recitare - Ionescu Bianca - Șc. „Mihail Kociciu”;

Locul II - artă plastică - Gelal Aișa - Șc. „Gheorghe Țițeica”; recitare - Drăgoi



Alexandra – Șc. „Mihail Koiciu”;

Locul III – artă plastică – Bazgan Alexandra – Șc. I.A.S. Nazarcea; recitare – Simion Mirela – Șc. „Viceamiral Ioan Murgescu”.

Formații de dans ale școlilor „Viceamiral Ioan Murgescu” (Valu lui Traian) și „Mihail Koiciu” (Constanța) au completat programul zilei, înainte de festivitatea de premiere.

Coordonator al concursurilor a fost președinta „Careului Doamnelor” – profesor Elena Stănescu.

Ziua Apelor

Sâmbătă, 5 iunie 2010, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” s-au aliniat pentru participare la întrecerile sportive dedicate „Zilei Apelor Române”, patru echipaje, cu nume sugestive: Poseidon (subfiliala „Amiral Petre Bărbuneanu” din școala „Mihail Koiciu” – Constanța); Rechinul (subfiliala din școala „Vam. Ioan Murgescu” – Valu lui Traian); Pescărușul (subfiliala din școala „I.A.S. Nazarcea” – Ovidiu); Delfinul (subfiliala din școala „Gheorghe Țițeica” – Constanța).

Elevi, cadre didactice din subfiliale, membri ai Consiliului Director din Filiala L.N.R. Constanța, studenți și reprezentanți ai Senatului Academiei Navale, au salutat pavilionul ridicat la catarg, într-un moment festiv, pe acordurile Imnului Național și sub binecuvântarea unui cer senin.

Înainte de a se auzi fluierul de începere a competiției, „gazdele” și-au invitat „musafirii” să viziteze principalele laboratoare de specialitate și baza sportivă a unității: Simulator integrat de navigație și motoare (lector universitar Lupu Sergiu, asistent universitar Popa Adrian), Motoare și instalații navale (conferențiar universitar Patrichi Ilie), Catedra științe umaniste și comportamentale (conferențiar universitar Mihăilescu Cristian, lector universitar Bejan Aurel), sălile de sport și bazinul olimpic. Ghid le-a fost domnul comandor Dr. Ing. Gheorghe Samoilescu, Prorector cercetare științifică.

După aproximativ o oră de preambulare prin cabinete, săli, laboratoare, holuri și alei umbroase, întregul alai s-a îndreptat spre terenul de atletism, locul unde urmau să-și arate valoarea campionii, pe probe sportive: 100 m. viteză, alergare cu oul în lingură, alergare cu picioarele în sac, ștafetă 4x25 m. și tradiționalul tras la parâmb.

Întrecerile au fost susținute de galeriile însoțitoare, lumea și-a stins setea cu apă oferită generos de gazde, iar rezultatele au contrazis pariurile ad-hoc.

Clasamentul pe echipe, conform punctajelor, totalizând toate probele, a

mulțumit pe unii și i-a dezamăgit pe alții:

Locul I – Poseidon (coordonator prof. Trașcă Ana); Locul II – Delfinul (coordonator prof. Vîrnă Georgeta); Locul III – Rechinul (coordonator prof. Săvoiu Ligia); Locul IV – Pescărușul (coordonator d-na Hanga Daniela).

La probele individuale s-au remarcat, în ordinea clasamentelor: 100 metri viteză: Pîrcălăboiu Laurențiu (Poseidon); Păun Alexandru (Delfinul); Pană Bogdan (Rechinul); Mirea Alexandru (Pescărușul); Alergare cu picioarele în sac: Rusănescu Andrei (Poseidon); Benciu Adrian (Delfinul); Mirea Alexandru (Pescărușul); Ismail Biulent (Rechinul); Alergare cu oul în lingură: Mustafa Arseni (Delfinul); Șaban Chemal (Poseidon); Mirea Alexandru (Pescărușul); Iftimiciuc Alexandru (Rechinul). Ștafetă 4x25m/echipaje: Poseidon, Delfinul, Rechinul, Pescărușul. Trasul la parâmb / echipaje: Poseidon, Delfinul, Rechinul, Pescărușul.

Rubrica Viața LNR a fost realizată de ing. IL. BARBU, prof. Elena STĂNESCU și Petre GEORGESCU



La întâlnirea din luna martie a membrilor „Careul marinarilor” au luat parte: comandorii (r), veterani de război, Mircea Caragea, Nicolae Mujicov, Niculae Preda, Radu Metz, Cristea Georgescu, Romeo Hagiac; col (r) Petre Zamfirescu, veteran de război; odor (r) Emilian Munteanu; cam fl. (r) Ion Dănuț Toader; of.mar. (r) Marian Burghilea; prof Virgil Milesco; conf univ dr ing. Mircea Dumbravă; ing. Mircea Popescu și Ilarion Barbu.

Problemele discutate au fost următoarele: stabilirea programelor anului 2010; alcătuirea listelor marinarilor îngropați în cimitirele capitalei și îngrijirea mormintelor; despre cele cinci „pakeboturi poștale românești: Carol I, Principeasa Maria, Împăratul Traian, Dacia și România”; comemorarea marinarilor la „Ziua Eroilor”;

S-au depănat amintiri și s-au recitat poezii, într-o atmosferă caldă și colegială, ca în toate întâlnirile membrilor „Careului marinarilor” – cpt. odor Alexandru Dumbravă.

documentar

Ziua Apelor Române

În loc de introducere – „Ziua apei” – articol din revista „România maritimă și fluvială”

5 mai 1933.

DECIZIUNE

„Noi, Ministru, Secretar de Stat al Departamentului Instrucției, Cultelor și

Artelor.

Având în vedere.....

DECIDEM:

Art.1 Se instituie o zi a apelor (...) pentru toate școlile din vecinătatea apelor și cu concursul asociațiilor culturale și sportive aderente la această inițiativă

.....
Dată astăzi 24-IV-933

Ministru D.Gusti

Publicată în M.O. No. 97 din 28 aprilie 1933”

*
* *

„Urmând pilda lui Spiru Haret care a inițiat ziua arborilor cu rezultate educative cunoscute de dvs., am instituit o zi a apelor în cursul lunii iunie, în colaborare cu Liga Navală (.....), societățile sportive și culturale aderente la această inițiativă. Va fi o zi de excursii, demonstrații la ape, de concursuri locale, de înot, și vâslit”.

Ministrul Instrucției Cultelor și Apelor (S.S.) D.Gusti

Directorul Educației Poporului (S.S.) Apostol Culea.

Sărbători

Conform Statutului Ligii Navale Române, art.46. În afara sărbătorilor legale stabilite prin Constituție și legile României, liga mai sărbătorește: Ziua LNR - 8 martie; Ziua Apelor, în prima sâmbătă din luna iunie; Ziua Dunării - 29 iunie; Ziua Mării Negre - 31 octombrie; Sfântu Nicolae - 6 decembrie.

INFORMAȚII UTILE

Contul în bancă al Consiliului Director al LNR:

RO06BPOS70402779981ROL01

Bancpost, sucursala Palat CFR;

Numere de telefon:

Președintele de onoare al LNR

0721.603.600

Președintele LNR

0722.596.242

Filiala București

0213.116.010

Filiala Drobeta-Turnu Severin

0722.369.535

Filiala Giurgiu

0722.247.979

Filiala Brăila

0723.558.205

Filiala Galați

0744.560.729

Filiala Sulina

0723.143.679

Filiala Constanța

0723.339.749

Filiala Mangalia

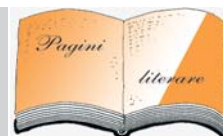
0722.993.741

Filiala Tulcea

0746.251.988



Marea și Vasile Alecsandri



Eugenia Vâjia

„Nimic nu e frumos, atrăgător, nimic nu absoarbe gândurile cu o mai deplină încântare, ca privirea acelei întinse albastre a Mediteranei”. Era un gând despre mare, purtat de Alecsandri întreaga viață.

Poet de seamă al vremii sale, memorialist și autor de însemnări de călătorie, Vasile Alecsandri are marea calitate de a contempla și a reproduce, plastic, realitatea în compoziții memorabile ce se înscriu și nu chiar, în preocuparea generală a romanticilor pentru natură. Drumurile călătorului Alecsandri au fost totdeauna pornite dintr-un imbold lăuntric, sufletesc, imperativ de plăcere și nevoia de a călători, pentru că îi era dragă natura, pentru frumusețile ei văzute, pentru lumină și culori, de care se bucură fără a încerca să descifreze dincolo de ele, semnificații transcendente. Contactul cu natura se face direct, prin simțuri, căci „să-ți plimbi privirile pe verdeța câmpurilor sau pe o apă curgătoare, înseamnă să te lași cuprins de una din cele mai plăcute stări din lumea aceasta” (Scrisori, 1888).

„Dorul de călătorii se deșteptase în mine de când, într-o noapte, doi școlari, frații Cucu, ne povestiseră nenorocirile lui Robinson Crousoe, și de-atunci mintea mea devenise un muzeu de tablouri ce reprezentau corăbii sfărâmate de stânci, valuri de mare umflate cât munții”. (Vasile Parojan).

Poetul, care nu și-a acuns niciodată „lenea proverbială” („De la fereastră salonului meu, ochii mei se plimbau fără sațiu, când pe albastru și mult măreața întindere a mării, când pe tainca nemărginire a cerului. Închipuirea mea, urmând zborul ochilor, se legăna pe vârful argintiu al valurilor și, lunecând până la fundul orizontului, mergea adeseori de se oprea, ca o pasăre călătoare, pe catargurile corăbiilor ce treceau în depărtare. Câte voiajuri plăcute au făcut astfel! Câte țarmuri frumoase am vizitat fără a mă mișca de pe jilț!”) (Călătorie în Africa), se ridica cu ușurință ca să pornească la drum, înfruntând dificultățile călătoriilor din vremea când mijloacele de locomotie erau încă atât de rudimentare. Toate celelalte preocupări ale sale erau trecute pe plan secundar, ca și când condiția esențială a existenței ar fi, pentru el, călătoria.

Poetul se simte chemat de „un instinct de nomad”, cum singur mărturisește. Deși născut la câmpie, într-o țară cu mare mică, ce nici măcar nu avea acces la ea în vremea sa Alecsandri, marea și por-

turile au avut asupra lui o atracție irezistibilă.

Plimbarea favorită pe marginea portului „îmi atrăgea privirile cu o putere magnetică și îmi insufla tainica dorință de a urma zborul lor (al vapoarelor) pe valurile mării”. (Călătorii în Africa).

„Rari mulțumiri în lume pot fi pe măsura acelei neprețuite mulțămiri ce gust la începutul călătoriilor pe mare, când mă simt aruncat afară din calea obișnuită a vieții”. (Călătorie în Africa).

În proză, scriitorul evocă marea reală, marea așa cum este, notând sentimentele călătorului: „Marea împede și albastră se întindea până la poalele munților ce se înșiră de-a lungul orizontului, de la marginea Franței și până la hotarele Portugaliei. Ea oglindea seninul cerului și iluzia era atât de mare, încât mi se părea că pluteam între două ceruri.

În călătoriile pe mare, unde pasurile omului sunt mărginite în lungimea podului corăbiei, unde ochii lui nu întâlnesc de giur-împiegur decât întinderea pustie a valurilor, unde toată viața e concentrată pe niște scânduri plutitoare și numai prin ele este despărțită de prăpastia îngrozitoare a mării... acolo cea mai mică întâmplare este interesantă și atrage luare-aminte. Răsăritul voios al soarelui, corăbiile ce se zăresc trecând în depărtare cu pânzele lor albe de lumină, lucrul marinerilor acățați pe fluviile catargurilor, jocul peștilor în fața apei, sosirea unei păsăruici rătăcite ce se oprește puțin pe vârful catargului, cântă drăgălaș și apoi se face nevăzută... toate aceste incidenturi dobândesc o mare importanță în ochii călătorului căci ele rup monotonia zilelor. Pe mare omul devine un copil, căruia lucrul cel mai neînsemnat produce mirare și prilejuiește o nevinovată plăcere”. (Călătorie în Africa).

Marea, ca și întreaga natură, trebuie să fie prietenoasă și însoțită, căci Vasile Alecsandri, despre care George Călinescu credea că este investit cu „demonul Turistic”, dădea călătoriei semnificații multiple: cel mai adesea călătoria era pentru el plăcere în care obiectul de contemplare se schimba de la caz la caz, era un refugiu unde își împlinea singurătatea, era un mod de a cunoaște lumea, de a putea compara civilizații în timp și spațiu dar și un permanent izvor al scrierilor sale, un tărâm de unde putea trimite dorul său, niciodată micșorat, țării rămasă între arcul Carpaților, Dunăre și mare.

Marea, această creație a Firii Divine,

marea e întinderea visătoare care-l fascinează pe Alecsandri și de la mal și din largul ei. Ceea ce-l impresionează este măreția apei, în mișcarea ei lină sau furtunoasă, îmbrățișată de culorile cerului și ale pământului.

În poezie marea este metafora zbulcuiului lăuntric sau termen de comparație pentru neliniștea sa: „Pe malul mării de spume-albită/Ce-naltă gemet îngrozitor/Ca pe un înger te-aștept, iubită,/Cuprins de jale, muncit de dor” (Așteptarea, 1846).

Tablourile marine rămân fundamentul încordării suferinței pentru perioada nefericitei sale iubiri, datorită bolii și dispariției premature a Elenei Negri. Singurătatea nocturnă a necuprinsului de apă frământată de furtună e asemenea stării de deznădejde a poetului în fața neputinței de a schimba un destin:

„În ceasul trist de noapte, când aprigă furtună/Pe marea tulburată, săltând din val în val/Se-naltă, se lățește și vâjâie și tună/Zdrobindu-se de mal,/Atunci, când spaima crudă fiori suflă prin lume/Când tunetul se poartă vîind din loc în loc,/Când marea frământată se-acoperă de spume/Și norii ca talazuri arunc spume de foc, / Îmi place a sta singur pe-o stâncă dărămată/S-aud pe maluri vîntul cu groază șuierînd,/Să văd pe-ntinsul negru furtuna întărită/Și cerul fulgerînd,/Căci inima mea astfel de jale e muncită/Și plînge cu durere la tine când gîndesc.../Pierdut în întineric sub cerul fără stele,/Lipsit de-a ta ființă ce zace în mormînt/Eu văd în nori, în valuri, icoana vieții mele/Și gem cu-a nopții vînt”

(Pe malul mării)

Înscris epocii romantice și al unei literaturi în formare, creatorul este uneori furat de metafora convențională a contemporanilor, împrumutând o poză artificial patetică. Trimiterile la simbolistica mării sunt presărate ici-colo în poezie, răspunzând, de cele mai multe ori sentimentului nostalgic al melancoliei în ceasuri de meditație netulburate de acțiune. Dar călătorul neobosit, care a fost Vasile Alecsandri, rămâne atras de drumul apei pe care îl caută, pe care îl iubește și căruia îi duce dorul: „De trei zile-acum pe mare / Navigînd fără-ncetare, / Noi pămîntul n-am zărit / Vîntul suflă și nempinge/Orizontul ne încinge / Ca un cerc nemărginit” (Păsărica mării). Dorul de mare pentru împătimitul călător rămâne o constantă existențială de care nu se dezmințe: „Duce-m-aș la cele maluri / Ce oglindă fruntea lor/În poeticele valuri/A



Din lirica marină

Prinde Valul

Prof. Elena STĂNESCU

Prinde valul unduit
de la mal, când pleac-alene,
cu privirea, printre gene,
până-n Soare Răsărit,
Să-i vezi unda, răsfățată,
mângâind culori de jar
într-un rug culcat, de far,
mai aprins ca niciodată.

Prinde valul jucăuș
tresărind pe coama udă,
neștiind să se ascundă
într-un rătăcit căuș,
Care-adună și desface
mici comori nebănuite
în cochilii-nghesuite
de o lume fără pace.

Prinde tot ce este val
între degetele strânse,
peste apele întinse,
cum ții hățul unui cal,
Ca să simți puterea mării,
nostalgia-ndepărtării
de al vieții dulce mal,
în lumina înserării.

Constanța 27-04-2010

frumosului Bosfor. / Și de-acolo-n de-
părtare/Pe un vânt primăvărel / Să ating
c-o sărutare/Mărilor din Arhipel / Duce-ma-
ș încă-nainte/Pe cel plai încântător / Unde
soarele-i fierbinte / Ca fierbintele amor /
La Veneția mult iubită / Rai ferice, neuitat
/Unde gondola cernită / Te adoarme legă-
nat/La Palerma – ncoronată / Sub cer
dulce, fără nori, / Cu ghirlanda parfumată
/ De-anaraznei albe flori / La Neapole ce
se scaldă / Răspândind învăpăieri / Sânul
ei în marea caldă/Și-a ei suflet în
plăceri./Duce-ma-ș fără-nctare..."

(Dor de mare).

Și dacă mările lumii i-au fost mai
la-ndemână visătorului Vasile Alecsan-
dri, Marea Neagră, marea noastră de
pe malul căreia putea să se desprindă
sau la al cărei mal putea să se în-
toarcă chiar înainte ca Dobrogea să
reîntregească pământul românesc
(vezi călătoria de la Constantinopol la
Constanța, în mai 1847, după moartea
Eleni Negri), îi innobilează condeii
într-o „Horă dobrogeană”, în 1881, bu-
cărându-se de schimbarea în istoria
noastră: „Dobrogean scâldat în
soare/Și în marea mișcătoare/Mă
simteam de jale plin/Căci pe lume-
eram străin/Dar de când s-au făcut
iar/Țara mea, română țară/Ceru-mi
pare mai senin/Viața-mi pare fără
chin/Marea Neagră se-nălbește/Saltul
ei își îmblânzește/Dunărea cu al ei
val/Face pod din mal în mal”. Motivul
mării susține pe cel patriotic. Senti-
mentul mării la Vasile Alecsandri
capătă valori diferite și profunde, în
funcție de experiențele de viață ce i-au
prilejuit apropierea și se lasă desprins
din creația autorului, fie ea în proză
sau în versuri. Mărturia noastră e
un îndemn la căutare și revelație.

IN MEMORIAM

NE PĂRĂSESC CAMARAZII, FOȘTII COLEGI ȘI PROFESORII NOȘTRI COMANDOR (rtg) LEPINDEA ION



Născut la
data de 19 ian-
uarie 1928 la
Gura Râului,
județul Sibiu.
Provine dintr-o
familie de agri-
cultori ardeleni.

La data de
25.05.2010 a înc-
etat din viață la
vârsta de 82 ani.

Încă de la vârsta de 2 ani a rămas
orfan de tată trăind în orfelinatelor vremii
din Turnu Roșu, Turnu Severin și Sibiu –
orfelinate în care a reușit să-și termine
studiile primare și liceale.

Ținuta sa intelectuală, etică și morală
au confirmat marea dragoste pentru me-
leagurile natale.

Tânărul de atunci din anul 1948 s-a
îndrăgostit de mare care i-a devenit
leagănul viitoarei și frumoasei lui profesii
de ofițer de marină.

A absolvit școala de ofițeri de marina
în anul 1950 și a fost ambarcat pe mai
multe nave. În anul 1953 cu gradul de
locotenent major a fost ambarcat pe
canoniera „STIHI EUGENIU” avându-l
comandant pe actualul Contraamiral de
Flotila (rtg) ing. Corneliu Enachescu.

În perioada 1953-1960 a fost lector
superior la Școala Militară Superioară
de Marină. Cu vocație didactică de-
osebită i-a determinat pe discipolii săi să
cunoască și să exploateze bine arma-

mentul și tehnica A.S.A.

Pentru că s-a arătat veșnic nemulțu-
mit de faptul că ofițerii marinei militare
erau tratați deosebit de neglijent față de
trupele de ocupație sovietice, la data de
01.04.1960 a fost arestat și condamnat la
8 ani de închisoare.

Mutat din închisoare în închisoare a
suferit cele mai cumplite chinuri, bătăi, în-
fometare și muncă până la epuizare. A
reușit să reziste și în anul 1964 a fost eli-
berat din închisoare.

După eliberare a fost încadrat ca dis-
pecer la Comandamentul Flotei Maritime
Comerciale, de unde a și ieșit la pensie.

Evenimentele din anul 1989 i-au
adus unele acte reparatorii printre care
acordarea gradului de Comandor de
Marină - la nivelul colegilor săi de pro-
moție; indemnizație de deținut politic și
loc de veci.

Vestea încetării sale din viață i-a îndo-
liat pe toți camarazii și elevii săi și a lăsat
în suferință familia și rudele sale. Membrii
Ligii Navale Române îi aduc un pios
omagiu pentru întreaga lui comportare ca
ofițer de marină și ca membru al Ligii
Navale Române.

Adio domnule comandor Lepindea!

Condoleanțele noastre familiei îndoliate.

**Vă salută, cu onoare, foștii
dumnevoastră elevi.**

Cam fl.(rtg)

Niculăe ȘTEFAN

INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

 Miercuri, 14 aprilie Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a organizat Ziua Porților Deschise. La activitate au fost invitați să participe elevi din șapte licee și grupuri școlare tehnice din județul Constanța. Această zi a reprezentat o oportunitate pentru tineri cu vârsta până la 24 de ani care doresc să îmbrățișeze cariera militară și să acceadă în Forțele Navale, prin cunoașterea facilităților de învățământ și a perspectivei profesiei de maistru militar.

 În zilele de 16 și 17 aprilie Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat Ziua Porților Deschise. Cu acest prilej au fost prezentate tinerilor interesați facilitățile de învățământ și oferte educaționale pentru anul universitar 2010-2011.

 Sâmbătă, 23 aprilie 2010 a avut loc ceremonia militară de depunere a jurământului militar de către 29 de soldați voluntari de la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu”. Cu această ocazie a avut loc și Ziua Porților Deschise.

 În perioada 6-8 mai 2010, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat cea de-a XXXII sesiune de Comunicări Științifice Studentești. În cadrul manifestării au fost prezentate peste 290 de lucrări din domeniile *navigației și transport naval, inginerie electrică, inginerie mecanică, mașini termice, sisteme, instalații și automatizări navale, matematică-informatică, limbi străine, științe socio-umane, științe economice, armament și tehnică militară*. Lucrările au fost susținute de studenți de la Universitatea „Eftimie Murgu” Reșița, U.M.C., Academia Tehnică Militară București, Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov, Academia forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu” Sibiu, Academia Națională de Informații „Mihai Viteazul” București și Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

 Duminică 9 mai 2010, cu ocazia sărbătoririi Zilei Independenței de Stat a României, Zilei victoriei Coaliției Națiunilor Unite în cel de-al doilea război mondial și Zilei Europei, reprezentanți ai Forțelor Navale Române au participat la activități comemorative și aniversare, organizate în garnizoanele Constanța, Mangalia, Brăila, Babadag și Tulcea: ceremoniale militare și religioase, depuneri de coroane de flori la monumentele Independenței de Stat și Monumentul Eroilor.

 Joi 13 mai 2010, cu prilejul Zilei Eroilor și a Înnălțării Domnului, militari din structurile Forțelor Navale au participat la ceremonii militare și religioase, cu depuneri de coroane de flori, organizate în garnizoanele Constanța, Mangalia, Brăila,

Babadag și Tulcea.

 Peste 300 militari aparținând S.U.A., României, Ucrainei și Republicii Macedonia, au participat în perioada 17 mai-24 iunie a.c. la exercițiul „Black Sea Rotational Force 10”. Exercițiul a fost organizat de Corpul Infanteriei Marine a S.U.A. din Europa (MARFOREUR), în cooperare cu Forțele Navale Române și a avut ca scop întărirea relațiilor de colaborare regională dintre armatele statelor participante, prin antrenarea militarilor în cadrul operațiunilor de sprijin a păcii. Activitățile de antrenament al militarilor națiunilor participante s-au desfășurat în garnizoana M.Kogălniceanu, jud. Constanța și Poligonul Babadag, jud. Tulcea. România a participat la acest exercițiu cu peste 150 militari din cadrul B.I.M.. al Forțelor Navale, din cadrul Forțelor Terestre și ai Forțelor Aeriene.

 În zilele de 21 și 22 mai a.c., în stațiunea Eforie Nord a avut loc Reuniunea Comandanților Marinelor Militare din țările riverane Mării Negre (Chief of Black Sea Navies – CBSN) și Reuniunea Comitetului Comandanților Marinelor Militare din țările riverane Mării Negre, semnatare ale Acordului BLACKSEAFOR (Black Sea Naval Commanders Committe BSNC).

 În zilele de 21-22 mai a.c., elevi din liceele și colegiile din Constanța, precum și toți cei interesați, au participat la prezentarea ofertei educaționale pentru anul universitar 2010-2011 a Facultății de Marină Civilă din cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

 În perioada 23- 29 mai a.c. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat workshop-ul cu tema „CREATING A NETWORK FOR TEACHING NAVY ENGLISH – TARGET ON TRENING TEACHERS”. Atelierul face parte din programul „Lifelong Learning Programme” și are ca obiective tratarea conceptelor de bază din domeniul maritim, dezvoltarea cunoștințelor cu privire la terminologia operațională navală, stabilirea de conexiuni între planurile de învățământ și facilitarea schimbului de informații. Manifestarea a reunit cadre didactice din Franța, Belgia, Danemarca, Turcia, Olanda, Letonia, Bulgaria și România.

 În perioada 7-13 iunie, la Muzeul Marinei Române s-a desfășurat Campionatul Național de NAVOMODELE – MACHETE, clasa C- etapa finală. Competiția a fost organizată de Federația Română de Modelism, în colaborare cu Clubul Sportiv Farul Constanța.

 Cea de a patra ediție a decernării Premiilor „Clubului Amiralilor” a avut loc miercuri 9 iunie, în sala de festivități a Comandamentului Flotei. Premiile „Clubul Ami-

ralilor” au fost instituite pentru stimularea creației și publicării lucrărilor, cărților, articolelor sau revistelor cu tematică navală și se adresează, la nivel național, tuturor celor care se preocupă de promovarea, în cuvinte și imagini, a spiritului marinăresc. LNR a acordat premiul său pe anul 2010 cărții „Terorismul maritim mit și realitate”, autori Ghe. Marin și Andrian-Sirojea Mihei.

 Ministrul Apărării Naționale, domnul Gabriel Oprea și Șeful Statului Major General, amiralul Gheorghe Marin, au participat vineri 18 iunie, în poligonul Cap Midia, la activitățile desfășurate în ultima zi a exercițiului militar „VECTORUL 2010”. În cadrul exercițiului, militarii din Forțele Navale au executat trageri de artilerie cu armamentul de toate calibrele de la bordul navelor, au lansat bombe antisubmarin și torpile, iar o navă purtătoare de rachete și o instalație mobilă de rachete de la litoral, au lansat rachete antinavă. Au fost angrenate 16 nave militare, două elicoptere Puma Naval, precum și alte forțe și mijloace.

Cronica Navală

 Fregata americană „USS John Hall” a făcut o escală în portul Constanța, în perioada 15-19 februarie. Cu acest prilej, o delegație condusă de comandantul navei cpt.cdor Derek M. Lavan, a avut întâlniri cu conducerea Comandamentului Flotei și cu autoritățile publice locale. Pe parcursul vizitei, fregata americană a desfășurat exerciții navale în comun cu fregatele „Regele Ferdinand” și „Mărășești”, la care a participat și un elicopter Puma Naval.

 Nava militară franceză „Dupy de Lome” a făcut o escală în portul Constanța în perioada 22-26 martie. Cu acest prilej, o delegație condusă de comandantul navei, comandorul Patric Jdouen, a avut întâlniri cu conducerea Comandamentului flotei și cu autoritățile publice locale. În programul echipajului au fost incluse vizite la Muzeul Marinei Române, precum și un tur al principalelor obiective turistice din municipiul Constanța.

 Peste 200 de militari din cadrul Divizionului 67 NPA, Divizionului 88V.Fv, B.I.M. și Secțiilor Logistice Brăila și Tulcea, au participat în perioada 23-25 martie, la tragerile de artilerie ale navelor militare fluviale, în cadrul unor exerciții ce s-au desfășurat pe brațul Măcin al Dunării, în apropiere de localitatea Pecineaga. Exercițiile au fost organizate de Serviciul Fluvial al Comandamentului Flotei.

 Joi, 8 aprilie, corveta „Contraamiral Horia Măcelariu”, comandată de cpt cdor Liviu Motoc și având la bord o echipaj format din 90 de militari, a plecat din portul Mangalia pentru a participa în perioada 8-20 aprilie, la activarea Grupului de Cooperare Navală BLAKSEAFOR, care s-a desfășurat în apele internaționale și cele teritoriale ale Bulgariei, României și Turciei.

continuare la pg.52

CUGETĂRI

Munca constituie condiție veșnică și naturală a vieții oamenilor.
(Mic Dicționar Enciclopedic)

Fără muncă, corabia vieții omenești nu are lest. O corabie fără lest se răstoarnă
(Stendhal)

Pasiunile sunt stări afective deosebit de intense și durabile pentru cineva sau ceva.
(Mic Dicționar Enciclopedic)

Pasiunile sunt vânturile care umflă pânzele corăbiei; uneori o scufundă, dar fără de ele corabia n-ar putea merge
(Voltaire)



Mica sirenă în viziune transdisciplinară

În primăvara anului trecut la Școala cu clasele I-VIII „Elena Doamna” din Ploiești, a avut loc activitatea cu tema „Mica sirenă în viziune transdisciplinară”.

Lecția a fost susținută de prof. Dr. Elena Trifan la calsa a IV-a B, învățător Nicoleta Preda și a constat din abordarea transdisciplinară a mitului Miciei sirene în literatură, în sculptură, în desen, cinematografie, în informatică, în arta fotografică.

În cea de-a doua parte a activității, elevilor le-a fost prezentată o expoziție cu reviste și calendare de marină care au fost puse la dispoziția școlii prin intermediul domnului cđor (r) Neculai Pădurariu.

Adrian Trifan (fiul prof. Elena Trifan), în vizită la statuia MICA SIRENĂ din portul Copenhaga, statuie realizată de Eriksen



E. Trifan



Activitatea cu tema „Mica sirenă în viziune transdisciplinară”, de la școala ELENA DOAMNA din Ploiești



Prof.Elena Trifan (dreapta) și inv. Nicoleta Preda (stânga) în fața elevilor



Clădirea observatorului „Vasile Urseanu” din București

Observatorul astronomic din București

Pe bulevardul Lascăr Catargiu, la nr.21, se află Observatorul Astronomic „Amiral Vasile Urseanu”, clădire impunătoare ce numără peste 100 de ani. În punctul ei cel mai înalt, este postul de observație: semi-sfera unei cupole astronomice cu diametrul de 5 metri. Amiralul Urseanu a început construcția casei sale în anul 1908, după planurile arhitectului Ion Berindei. Luneta ecuatorială Zeiss are diametrul obiectivului de 150 m/m și funcționează și astăzi. La 7 ani după moartea amiralului (1926), soția sa donează casa municipalității București care organizează în ea sediul pinacotecii, până în anul 1950, când i se redă destinația inițială.

Cu o carieră în marină de aproape trei decenii, amiralul Vasile Urseanu este cunoscut drept primul comandant al bricului „Mircea”, iar la comanda crucișătorului „Elisabeta” a realizat cea mai lungă călătorie a unei nave militare de război. Pasionat de astromomie, la 27 ianuarie 1908 a prezidat prima adunare generală a Societății Astronomice Române.

Luneta ecuatorială Zeiss cu diametrul obiectivului de 150 m/m



CUPRINS * CUPRINS * CUPRINS

Conducătorii LNR și marina civilă, cam (r) George Petre.....	p. 1
Cu tricolorul la catarg, cam (r) George Petre	p. 2
Flota comercială maritimă (1990-1995), dr. Carmen Atanasu.....	p. 3
Accidente și naufragii de nave maritime românești, ...	p. 4
Interviu cu clc Laurențiu Mironescu: Despre Flota națională	p. 5
Pregătirea Conferinței - Maritima 2010.....	p.6
Maritima 2010, prima ediție, dr. Andreea Atanasu Croitoru	p.7
Containerizarea și transporturile navale, clc Mircea Mărăcineanu.....	p.11
Corăbii românești în voiaje internaționale, clc Dumitru Mărășescu	p.14
Ziua Marinei la români.....	p.15
Cuvânt de marinar, cam (r) ing. Ioan Chiril	p.20
Congresul Comisiei Internaționale, dr. Alexandru Bologa	p. 21
Activitatea ANR în anul 2009.....	p. 22
Forțele Navale Române - a 50-a aniversare.....	p. 24
Radiolocația de înaltă rezonanță, dr. Toma Octavian Melinte	p. 26
Minicurs de cinematică navală, cam fl. (r) Dan Leahu	p.27
În siajul tradiției: marinar din tată în fiu.....	p. 30
Destinul unor nave. Stolul „lebedelor albe”, cdor (r) N. Mujicov	p. 32
Submarinul german U-47, ing. Mircea Popescu	p.33
Marea Noastră pentru tineret	p. 36
Viața LNR, ing. Ilarion Barbu, prof. Elena Stănescu, Petre Georgescu.....	p. 38
Semnale editoriale, cdor dr. Marian Moșneagu.....	p. 42
Amintiri din război, cdor (r) Romeo Hagiac.....	p. 44
Revista „Marina Română”, Lt-cdor Mihai Egorov.....	p. 44
Marea și Vasile Alecsandri, prof. Eugenia Vâjia	p. 48
Din lirica marină, prof Elena Stănescu.....	p. 49
Necrolog, cdor (r) Ioan Lepindea, semnat de cam fl. (r) N.iculăe Ștefan.....	p. 49
Informații-Noutăți și Cronica Navală, cam fl. (r) Dan Leahu.....	p. 50
Magazin	p. 51
Noi delfini la Delfinariu, cam fl. (r) Valentin Botezatu	p. 52

continuare de la pagina 50

 În perioada 23-27 aprilie 2010 Grupul de Cooperare Navală în Marea Neagră BLACKSEAFOR a efectuat o vizită în portul Constanța. Cu acest prilej, o delegație condusă de comandantul Grupului, comandor Georgi Motev (Bulgaria) s-a întâlnit cu reprezentanți ai autorităților publice locale și cu conducerea Comandamentului Flotei. Programul echipajelor a cuprins competiții sportive și vizite la principalele obiective turistice din Constanța și Mamaia. Începând cu 9 aprilie fregata „Verni” (Bulgaria), corveta „Horia Măcelariu” (România), nava de debarcare a desantului „Tsezar Kunikov” (Federația Rusă), fregata „Yldirim” (Turcia) și nava de comandament „Slavutich” (Ucraina), au participat la a doua fază a celei de-a noua ediții a BLACKSEAFOR. În cadrul acestei etape, navele au desfășurat exerciții în comun precum și vizite în porturile Eregli (Turcia) și Varna (Bulgaria). Grupul de cooperare navală din Marea Neagră BLACKSEAFOR, este conceput ca o forță care acționează „la chemare” și este comandată, în conformitate cu protocolul de inițiere, succesiv de cele șase state riverane Mării Negre care participă cu forțe: Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Ucraina și Turcia.

 În perioada 30 mai-24 iunie 2010, nava școală „Mircea” ce aparține Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a efectuat marșul de instruire practică și a participat la prima ediție a Festivalului Maritim Internațional Brindisi în Italia. Itinerarul de marș a cuprins escale în trei porturi: Istan-

bul, Brindisi și Izmir. La bord s-a aflat un echipaj format din 159 persoane, din care 39 studenți de la Academia Navală și 39 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri Militari de Marină „Amiral Ioan Murgescu”. Conform tradiției din ultimii ani, pe timpul marșului, doi cadeți din Turcia s-au ambarcat la bordul navei pentru a se instrui în comun cu studenții și elevii români. Pe timpul celor 25 de zile de marș, nava a parcurs aproximativ 2200 mile marine în Marea Neagră și Marea Mediterană, pe parcursul cărora studenții și elevii au căpătat noi deprinderi marinărești și profesionale.

 În perioada 8-11 iunie a.c., nava militară USS OSCAR AUSTIN a făcut o escală în portul Constanța. Cu acest prilej, o delegație condusă de comandantul navei Cpt.cdor. Jeffrey HOPE, a avut întâlniri cu conducerea Comandamentului Flotei și cu autoritățile locale. Pe parcursul vizitei în România, marinarii americani au desfășurat ateliere de lucru împreună cu membri din echipajele fregatelor românești. Pe data de 11 iunie nava americană a efectuat exerciții navale în comun cu un elicopter al Forțelor Navale. Programul echipajului american a mai cuprins vizite la Academia Navală, la Muzeul Marinei Române, activități sportive, precum și un tur al principalelor obiective turistice din municipiul Constanța.

Rubrică realizată de cam fl (r)

Dan LEAHU

REDACȚIA

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN
 Redactor-șef: c.am (r) George PETRE
 Redactori-șef adj.: cam.fl. (r) Dan LEAHU; cdor.dr. Marian MOȘNEAGU
 Consultant: cam fl. (r) Doru IONESCU
 Secretar de redacție: Maria GROSU
 Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r) Neculai PĂDURARIU, ing. Florin GUSMAN, ing. Silviu MORARIU (București), dr. Carmen ATANASIU, Elena STĂNESCU (Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina), Petre MARAVELA (Brăila).
 Corectură: prof. Eugenia VĂJIA și prof. Olga VLAD
 Tehnoredactare: Maria GROSU
 Fotoreporter: Maria GROSU
 Difuzare: cdor (r) Costică CIOCOIU
 TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.
 Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
 Telefon: 0744/341.187
 Tel/Fax: 0341/431.351
 Tel/Fax: 0241/611.836
 e-mail: marea_noastra@yahoo.co
 www.lnr.ro
 Coperta: Maria GROSU și George PETRE
 ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr
 GEORGE PETRE

NOI DELFINI, LA DELFINARIU

La 1 iunie 2010, la Complexul Muzeal de Științe ale Naturii (C.M.S.N.) din Constanța a avut loc o conferință, în care domnii Adrian Mihai MÂNĂSTIREANU, director general și dr. Nicolae C. PAPADOPOUL, director științific, au prezentat presei demersurile făcute, în timp, pentru înlocuirea pierderii pricinuite de moartea delfinului MARK, vedetă timp de aproape 23 de ani a Delfinariului constănțean. Ulterior au fost prezentați și protagoniștii acțiunii, delfinii Chen Chen, Pei Pei și Ni-Ni, recent sosiți în țară pe calea aerului de la AQUARIUMUL din Beijing, R.P.Chineză.

Au mai fost prezenți și conferențiat Ex-celența sa TIESHAN WANG, consulul general al R.P.Chineză la Constanța, dresorul chinez, precum și medicul veterinar al C.M.S.N., dr. Nicoleta URUSU care au însoțit delfinii pe timpul transportului.

Efortul aducerii în țară a celor trei exemplare de delfini din specia Tursiops Truncatus, o specie cosmopolită, larg răspândită în Oceanul Mondial, cu un comportament sensibil la factorul antropic, în sensul unei bune și active conlucrări cu omul, constituie temeiul unei benefice relansări a activităților la Delfinariu.

În numărul următor vom prezenta un material mai amplu pus la dispoziție de C.M.S.N.

Cam.Fl.(r) Valentin BOTEZATU,
 L.N.R., Alunni ANMB



maritima 2010

Pavilionul Național:

- implicații și soluții legislative
- impact economic și social
- studii de caz europene

prima editie

Camera de Comerț
Industria, Agricultură
și Navigație
Constanța
27 mai 2010

sub patronajul:
Ministerului
Transporturilor
și Infrastructurii



organizator:
Liga Navală
Română



cu sprijinul:
Camerei de Comerț,
Industria, Navigație și
Agricultură



cu sprijinul:
Romanian
Transport
Promotion



nautiq

partener media principal: Nautiq

Marea Noastră

partener media: Marea Noastră
revista Ligii Navale Române

contact:
[e]: office@textimage.ro
[t]: 0241.630820

Autorul imaginii, ing. Costel Mitu