

serie nouă, anul XIX, nr.2 (71)

aprilie-iunie 2009

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



ATACURI

ale aviației, submarinelor, artileriei navale, minelor și... piraiților

**PE CĂILE DE COMUNICAȚII
MARITIME ȘI FLUVIALE**

Marea Noastră

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

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

Mihail KOĞĂLNICEANU

I S T O R I A

este cea dintâi carte a unei națiuni

Cam (r) George Petre

Vicepreședinte al Consiliului Național al L.N.R.

În prezent, în învățământul românesc se pare că disciplina științifică ISTORIA se studiază cu ignorarea menirii sale generale, iar, în particular, istoria poporului român cu nedreaptă lipsă de atenție.

Sunt numeroși cei ce afirmă că în școlile de marină se pierde din vedere că studierea istoriei marinei noastre militare și civile este parte intrinsecă a pregătirii profesionale a viitorilor ofițeri.

În fața acestei realități bizare și probabil iraționale să fim nedumeriți?

„Pragmatismul“ unora îi împinge la concluzia că istoria trebuie să le vină tinerilor pe căi de informare private. A dobândi prin lecturi particulare întâmplătoare, la capitolul „cultură generală“, idei despre cele petrecute pe mare, în trecutul zburcumat al navigației pare a fi o viziune păguboasă.

Studierea critică a trecutelor confruntări navale, îndeosebi a celor postbelice, a cauzelor catastrofelor unor nave comerciale nu se poate face la întâmplare, ci sistematic, la clase. Acolo se pot vehicula informații utile dar, în special, valențe spirituale printre care și responsabilitatea pentru soarta navei și a echipajului.

Ni se va spune, pe drept cuvânt, că s-au schimbat radical condițiile. Așa este. Dar, studiul istoriei îndeplinește o

funcție constructivă în lărgirea orizontului cunoașterii, în ascuțirea spiritului, în îmbogățirea culturii. Fără a căuta în patrimoniu trecutul rețete ale succesului, într-o confruntare militară pe mare sau în lupta cu stihiiile dezlănțuite ale naturii, de care marinarii au adesea parte, găsește în acesta suportul pe care se poate înălța o gândire activă, dinamică, receptivă la nuanțele sensibile ale



EDITORIAL

fenomenului naval contemporan; prin aprofundarea lui se poate cristaliza o metodă generală de studiu, utilă și pentru prezentul atât de diferit față de trecut.

Un ilustru gânditor german remarcă, cu teamei, că istoria este o perfectă învățătoare care este foarte necăjită că are elevi atât de neateniți.

Marele scriitor spaniol Cervantes, participant la lupta pe mare de la Lepanto, unde a fost rănit, considera istoria ca fiind semnalul timpului, depozitul acțiunilor, martor al trecutului, exemplu și aviz al prezentului, avertismentul viitorului. Ea, istoria, explică prezentul și prefigurează viitorul, evident pentru o minte ascuțită și avizată.

Ca vocea unui timp îngropat „istoria

dacă este întrebată răspunde; este un profet ce privește în trecut“ (H. Heine). Deci profetește viitorul privind în trecut dacă e întrebată. Dar dacă n-o întreabă nimeni?

„Vrei viitorul a-l cunoaște, te întoarce spre trecut“ (M. Eminescu).

Petöfi, în „Apostolul“, crede că ea, istoria, este o „carte mult vrăjită! /Și-n care oricine altceva citește“. Atunci, școala are menirea să ajute să citim corect.

Capitolele istoriei sunt „scrise cu pana experienței și a sacrificiilor“ (V. Conta) și de aceea prezintă interes științific și pragmatic.

Omul are nevoie în viață de repere, de îndrumări și istoria le poate oferi ca fiind „izvorul sfaturilor bune“. Evident este „mărețul școală a experienței“. Poetul H. Heine, spune frumos că istoria este „garderobă a spiritului omenesc“. Să o folosim, dar nu la întâmplare ci prin studiere sistematică, cu metodă.

Să se dobândească prin școală adevărurile istoriei, căci ea este un „imens ocean de erori, în care înoată la suprafață, răspândite la mari intervale, puține adevăruri“ (C.B. Beccaria). Pare să fie și o „carte cifrată“. Profesorii au menirea să caute cifrul și să discearnă în această „acumulare confuză de fapte“.

Profesorul, care-i și cercetător ști-

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.

intific, are menirea să scruteze trecutul cu armele investigației de calitate, să privească lucid „adâncile cețuri ale realității impenetrabile” (Fr. Nietzsche).

Ofițerii, intelectuali fiind, nu pot ignora „cea mai folositoare dintre toate ocupațiile intelectuale”.

Studierea istoriei este „o luptă a consecvenței împotriva prostiei și inconsecvenței” (Chr. Morgenstern). Cine vrea să fie abandonată această luptă? Cine vrea să sărăcească spiritualitatea corpului de comandă al armatei, să-i facă pe conducătorii militari brute oarbe? De ce?

Nu mă jenez să reiterez un lucru arhicunoscut și anume că studiarea istoriei îi poate face pe oameni mai înțelepți.

Omul se înțelepțește privind spre trecut: spre trecutul vieții sale din care învață, spre trecutul poporului său, spre trecutul umanității.

Pe câmpul de luptă (și de instrucție) comandantul militar trebuie să dea dovadă de înțelepciune. Inteligența nu ajunge. Un om inteligent iese bine din încercătură dar unul înțelept nu intră în încercătură (și câte încercături i-au pășcut pe ai noștri în Bosnia, Kosovo, Irak, Afganistan).

Fără privirea critică spre trecut, înțelepciunea nu rodește.

J. Jaures scria că „trebuie să luăm din trecut focul, nu cenușa”. Școala poate să distingă ce e foc și ce e cenușă. E drept că în prelegerile și cursurile de istorie din anii postbelici era și destulă cenușă. Nu este însă un motiv serios pentru a se renunța complet la studiul istoriei militare. Se poate moderniza și actualiza acest studiu.

Să fi căzut în desuetudine gândul cel bine cunoscut al lui Nicolae Bălcescu potrivit căruia „Istoria este cea dintâi carte a unei națiuni...căci într-însa...își vede trecutul, prezentul și viitorul”?

Năpraznicul vânt al globalizării se pare că pârjolește sentimentul național prin unele părți ale lumii: la noi mai mult, la alții mai puțin, precum în SUA, Franța, Germania, Grecia, Polonia, Turcia (ca să pomenim doar câteva țări).

De ce oare țara noastră se mai numește stat național, unitar și indivizibil?

Probabil că cei ce au decis excluderea istoriei militare din programele de învățământ ale tuturor școlilor de ofițeri, au un răspuns arogant de genul „nouă nu ne pasă”.

Are trebuință România de Istorie?

Un ofițer de marină pledează pentru menținerea ISTORIEI în programele de învățământ

Comandorul (r) dr. Ilie Manole s-a preocupat mulți ani de studierea Istoriei, de elaborarea și editarea unor cărți de istorie („Confruntări navale” – 3 volume; „Armata și religia” ș.a.), conducerea în calitate de redactor-șef, vreme de mai mulți ani a unei prestigioase publicații „Revista de Istorie Militară”. Am primit o scrisoare deschisă adresată Ministerului Educației, Cercetării și Inovării, pe care o prezentăm în continuare.

SCRISOARE DESCHISĂ

Către Ministerul Educației, Cercetării și Inovării,

Semnalăm o formă de ștergere a identității și de agresare a Istoriei

Întrebăm:

Are trebuință România de Istorie?

Are națiunea de-acum trebuință de oameni care știu cum ni s-au alcătuit și care ne sunt rosturile și drepturile aici, la Carpați, la Dunăre și la Mare?

Are comunitatea de azi trebuință să afle de ce mari istorici scriu, cu admirație, despre lupta stăruitoare a înaintașilor pentru a nu fi smulși din spațiul lor de viață și împreună în zărilor Istoriei?

Are familia din zilele noastre trebuință de credința că înainte de noi a trăit aici sumedenia de familii pe care nimic, nimeni și niciodată nu le-a putut destrăma și risipi, cum s-a întâmplat cu alte semini, unele chiar de rang imperial și regal?

Au bunicul, bunica, tata și mama trebuință de a istorisi copiilor, nepoților și strănepoților fie ce înseamnă zisa eminesciană „Iar noi locului ne țânem/Cum am fost așa rămânem”, fie cum se face că mereu – și îl cităm aici pe Marin Sorescu – „bărbații acestei țări au albit de tineri”?

Au tinerii trebuință de argumente din care, tot răsar temeuri de vorbe chibzuite, precum *autohtonismul*, *vechimea și anterioritatea neamului*, *statornicia în vatră*, *continuitatea în timp*, *stăruința în credință creștină*, *romanitate și românită*, *neatârnare față de puteri străine*, *toleranță și convingere cu alte neamuri și câte altele*

mai sunt, pentru a arăta că n-am plecat și nu ne-am lăsat mutați din istorie ?

Au copiii trebuință să știe, atât prin ce au fost mari domnitorii cărora vremurile și istoria le-au dat în grijă viața neamului și soarta țării, cât și ce înseamnă *casă și acasă*, *bunic și român*, *bunăcuviință și om cumsecade*, *oaspete și ospete*, *vatră nestinsă*, *dor de înaintași*, *ășa se (nu se) cuvine* sau *cinstirea locului unde se odihnesc cei de dinainte*, *români* – *pavăză la poarta creștinătății*?

La toate răspunsul este scurt: avem trebuință de toate acestea!

Și-atunci încă întrebăm: îi e teamă cuiva că aflăm răspunsuri spornice la astfel de întrebări?

Dacă nu-i teamă, atunci cum îngăduim **ștergerea identității și agresarea Istoriei**? Căci, dacă în școlile noastre scoatem orele de Istorie din matricea curriculară, atunci ne retezăm rădăcina/trecutul, ne mutilăm prezentul și devenim de pe acum corijenți la lecțiile viitorului, iar **alții vor avea grijă să ne învețe istoria lor și să o uităm pe a noastră!**

Așa că, acum, când încă se mai poate, adresăm rugămintea neînduplecată către onoratul minister care diriguiește învățământul, să lase orele de Istorie la locul lor, dobândit prin șirul anilor mulți!

Drept pentru care semnez prezenta petiție,

Comandor de marină (r)
dr. Ilie Manole



S/S „ALBA IULIA“ ÎN RĂZBOI

Comandor (r) Doru Alexandru Ionescu
veteran de război

După primul război mondial, un avânt economic a cuprins mai toate statele lumii. Pentru a face față dezvoltării explozive a traficului de mărfuri și călători, șantierul naval „Marinewerft“ din Wilhelmshaven au construit, în 1922, pentru societatea de navigație HAPAG, câteva vapoare din seria celor mai performante pentru acele vremuri (deplasament = 5708 to. cu 11500 TDW mărfuri generale; lungime = 125 m, lățime la cuplul maestru = 16,50 m; pescaj = 7 m; capacitate 258 pasageri; 4 căldări cu păcură; mașină cu triplă expansiune de 2850 CP; viteză = 11,6 Nd; autonomie 40 zile. În clasificarea internațională era considerat steam ship (s/s) adică navă cu aburi sau vapor.

În 1928, odată cu începerea marii crize economice mondiale, societatea HAPAG oferă spre vânzare patru nave din parcul său Serviciului Maritim Român (S.M.R.) Încheindu-se tranzacția, la 1 iulie 1932 pleacă din țară spre Hamburg primul echipaj pentru a lua în primire nava „Carol Siegen“, care a primit provizoriu numele de „Ardeal“.

La 7 septembrie 1933, la sosirea din primul voiaj, primarul orașului Alba Iulia, dr. Bogdan Dumitru, rebotează această navă cu numele de „Alba Iulia“ și dăruiește comandantului navei, lt. comandor Știubei, un pavilion brodat cu fir de aur, cu stema orașului căruia îi poartă numele.

Nava a colindat mările și oceanele lumii, transportând pasageri, poștă, cereale și mărfuri diferite, fără a avea probleme serioase. Dar în 1939, ca urmare a izbucnirii celui de-al doilea

război mondial, cursele au fost restrânse, iar în 1940, în urma încheierii unei convenții cu Germania, a fost afretată societății „Danube Levant Line“ (DLL) pentru transporturi în bazinul de răsărit al Mării Mediterane.

Între 16 iunie 1940 – 20 iulie 1943 navigă între Istanbul, Pireu, Patras, Lepanto, Brindisi, Bari, Ancona, Trieste și retur, transportând muniții, minereuri, cereale, mașini și alte mărfuri necesare războiului, împreună cu motonava „Balcic“, încărcată cu produse petrolifere, executând peste 15 curse, în convoaie, sub protecția antiaeriană antisubmarină și navală a navelor de război italiene și germane.

În acest timp, la șantierul naval „San Rocco“ din Trieste i s-au instalat patru platforme pe care au fost montate tunuri antiaeriene Oerlikon de 20 mm.

La 16 noiembrie 1942, către orele 17, în drum între Pireu și Istanbul, sub escorta unui distrugător italian și a unui german („Hermes“), la ieșirea din strâmtoarea Dorro, abordează un submarin. Acesta iese din imersiune cu cârmele avariate, iar echipajul se predă navelor din escortă. Submarinul „Triton“ fost grecesc și refugiat la aliați este remorcat spre Pireu, iar convoiul continuă drumul către Istanbul.

În dreptul insulei Thenedos, la intrarea în Dardanele, submarinul englez „Torbay“ lansează o torpilă spre „Alba Iulia“, dar timonierul de cart, Manole Deniu, observând siajul, manevrează prompt, evitând torpila care explodează la mal.

Pe durata contractului încheiat de statul român prin S.M.R. cu societatea de navigație D.L.L., nava „Alba Iulia“ a transportat pe Marea Mediterană și Marea Egee, între porturile turcești, grecești și italiene mărfuri și materiale de război, totalizând peste 33500 t.

În 25 septembrie 1943 intră în Marea Neagră, unde începe transporturile de per-

sonal și materiale pe rutele Constanța – Odessa – Sulina – Galați – Brăila și Constanța – Crimeea.

Astfel, la 24 decembrie 1943, pleacă din Brăila către Odessa, fiind escortată de la Sulina de distrugătorul „Regele Ferdinand“. În luna ianuarie, între 10 și 12 ale lunii este bombardată în acest port de aviația sovietică. Bombele au căzut în apropierea navei, suflul lor spărgând majoritatea geamurilor de la comandă și stricând ușile cabinelor. Însă, fără a avea avarii mai grave, nava continuă încărcarea mărfurilor, la 24 ianuarie luând drum spre Constanța.

După repararea avariilor, la 15 aprilie 1943, se formează un convoi pentru evacuarea trupelor din Crimeea, unde atacurile sovietice ajunseseră în apropierea Sevastopolului. Convoiul ajunge la destinație fără evenimente, dar plecarea s/s „Ardeal“, cealaltă navă din convoi, este întârziată din cauza unui incendiu declarat la prova. „Alba Iulia“, încărcată cu circa 5000 soldați germani, români și voluntari vlasoviști și civili, pleacă în seara de 17 aprilie, împreună cu s/s „Danubius“, sub escorta distrugătorului „Mărăști“, a canonierei „Ghiculescu“, a două mici dragoare germane (K.T.) și a unui vânător de submarine german (U.J.)

A doua zi, 18 aprilie, către orele prânzului, când convoiul se afla la aproximativ 1/3 din distanța dintre Crimeea și Constanța, începe să se declanșeze infernul. Primul atac a pornit de la un submarin aflat în zonă, care a lansat torpilele spre convoi, dar acestea au putut fi evitate, iar canoiera „Ghiculescu“ a executat un atac asupra presupusului loc al submarinului. Nu s-a obținut însă nici un rezultat. La foarte scurt timp după acest atac, 5 avioane de bombardament, venind din direcția soarelui, au lansat un covor de bombe care au făcut explozie în imediata apropiere a navei „Alba Iulia“.

După 10 – 15 minute, alt val, compus din 7 avioane de asalt atacă în

În prezent, pe comunicațiile maritime și fluviale se duce un adevărat război: împotriva traficului ilegal de arme, substanțe radioactive și droguri, a comerțului cu carne vie și a pirateriei.

Război pe comunicațiile maritime și fluviale

picaș, lansând bombe și mitraliind punțile vasului. Bombele lansate au lovit nava în magaziiile din prova și în bordajul navei din babord, cauzând mari spărturi în opera vie. Apa pătrunsă prin aceste găuri a aprovat nava, scoțând practic elicea din apă și a produs o înclinare spre babord de 17°. Mecanicii de pe navă au dat drumul la aburi în atmosferă, pentru a preveni explozia cazanelor, dar înfricoșătorul zgomot a mărit panica.

Oamenii de pe navă, cu morți și răniți printre ei, au încercat să ia cu asalt bărcile de salvare. În îngheșuiala generală, călcându-se unii pe alții, n-au reușit să lase la apă bărcile care s-au răsturnat sau au rămas agățate în grui. Cei mai mulți, dezbrăcați sau cu mantalele pe ei, cu centurile de salvare puse greșit sau fără nici una, au sărit în apa mării, încercând să înoate până la una dintre navele cele mai apropiate. Dar puțini au reușit să ajungă la liman.

Pe la ora 14, alte atacuri aeriene s-au desfășurat, ținta fiind „Alba Lulia”, dar și oamenii din apă care erau secerăți cu mitralierele de bord sau uciși de suflul bombelor explodate în apropiere.

Totuși, pe distrugătorul „Mărăști” s-au salvat aproape 1000 de oameni, pe canoniera „Ghiculescu” vreo 700 și câteva sute pe micile dragoare germane și pe U.J. Alte zeci au fost pescuiți de două mari hidroavioane „Dornier”, care au sosit în zonă.

„Danubius”, împreună cu canoniera „Ghiculescu” și un K.T., au primit ordin să plece spre Constanța.

Către ora 19.00 au sosit în zonă, de la Constanța, distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” iar „Mărăști”, cu marea aproape de nivelul punții, cu căldările alimentate cu apă de mare și cu combustibilul pe sfârșite, primește ordin să plece spre casă.

Cele două distrugătoare nemaiavând ce salva, toate trupurile omenești care pluteau fiind deja moarte, s-au învățit în jurul navei „Alba Lulia” toată noaptea, dar zorile au dezvăluit aceeași dezolantă perspectivă. Epava navei plutea aprobată și canarisită la babord. O echipă de cer-cetare, sub comanda ofițerului secund, căpitanul Negrei Vasile și locotenentului de echipaj electrician Belaev Eugen, se deplasează cu șalupa la bordul navei

câțiva oameni bine pregătiți dintre mașiniști și timonieri, cu care pleacă la nava ce zăcea părăsită. Prin priciperea mecanicilor, ajutați și de punțiștii din acel detașament de salvare, cu toate pericolele la care erau expuși, prin acțiuni judicioase, curajoase dar și prudente, reușesc să pună în funcțiune căldările avariate, să acționeze pompele de balast pentru echilibrarea navei și să dea remorca la cele două mari remorchere care au sosit în zonă.

Spre seară revine la bord și echipajul navei cu comandantul Cociășu și echipa de artileriști și timonieri germani

Remorcată de pupa, pentru a nu periclita rezistența pereților etanși care separau compartimentele inundate de cele active, navigând toată noaptea de 18 spre 19 aprilie, spre vest cu 3 Nd. printr-o ceață densă, convoiul ajunge cu bine în portul Constanța.

Urcat pe doc, din magaziiile inundate se scurg prin gaura din bordaj câteva sute de cadavre, victime ale exploziei din magaziiile 3 și 4.

Nava a fost reparată și pregătită pentru a transporta emigranții evrei în teritoriul din Palestina, dar evenimentele din 23 august 1944 nu au mai permis această misiune.

„Alba Lulia” a fost preluată de sovietici în contul despăgubirilor de război și a navigat sub pavilion sovietic încă mulți ani sub numele de „Nikolaev”.

La 31 martie 1946 s/s „Nikolaev” (ex „Alba Lulia”) remorchează distrugătorul român „Mărăști”, cu avarii grave la tubulatura căldărilor, de la Sulina la Constanța.

Se pare că avea de plătit o veche datorie de recunoștință.

Surse de inspirație:

Lucrările comandantului Niculae Koslinski publicate în revistele „Magazin Istoric”, „Analele Istoriei” și



„Alba Lulia” și la întoarcere raportează o situație total descurajatoare: mari găuri de apă, cârma blocată, căldările ciuruite de schije de bombe, nici un om viu la bord. Naufragiul este aproape iminent.

Dar, din rândul tinerilor ofițeri, se oferă câțiva voluntari pentru a încerca salvarea navei de la dezastru. Aspirantul mecanic Chircă Virgil și aspirantul Ionescu Doru (adjutantul comandantului Escadrilei de Distrugătoare, aflat ocazional la bordul distrugătorului „Regele Ferdinand”), ambii din promoția de ofițeri 1942, cer permisiunea comandantului de a se ambarca pe vapor pentru a-l aduce în port. Cererea fiind aprobată, ei aleg



„Marea Noastră“

„50 de ani de navigație maritimă românească“ de comandor dr. Marian Moșneagu, din volumul: „Dobrogea, 1878 – 2008, Orizonturi deschise de mandatul European“ lucrare coordonată de dr. Valentin Ciorbea.

„Cu distrugătorul «Regele Ferdinand» în misiune“ de locot Petrescu

Benone

„Alba lulia“ material de pe internet: de Constantin C. Gomboș.

Articolul viceamiralului (r) Victor Bogdan din culegerea „Veteranii pe drumul onoarei și jertfei“, 1998.

Rapoartele locot. Belaev Eugen, al asp. Chircă Virgil și al asp. Ionescu Doru către Escadrila de Distrugătoare din 1944

Amintirile locot. Petrișor Bărbuneanu, comandor (r) Hagiac Romeo.

1. *A navlosi; a închiria - total sau numai în parte - capacitatea de transport a unei nave în baza unui contract.*

Vaporul mixt „ARDEAL”

Dr. Carmen Atanasiu

Vicepreședinte al Consiliului Director al Filialei Constanța a L.N.R.

„ARDEAL“ (ex. „EMIL KIRDORF”) – vapor mixt. Armator S.M.R. (achiziționat în 1932). Port de înmatriculare: Constanța. Nave de același tip: „Alba lulia”, „Peleş”, „Suceava”, denumite generic în literatura de specialitate: nave de „Tip A”.

Caracteristici:

Capacitate maximă de încărcare – 7.840 TDW; deplasament maxim – 12.190 tone; L – 123 m; I – 16,20 m; viteză – 10,6 Nd; echipaj – 53 membri; pasageri – 150; data construcției – 1922; șantierul constructor „MARINEWERFT”, Wilhelmshaven, Germania.

Date cu caracter militar:

Capacitate de transport: oameni – 2000; cai – 450; autocamioane – 100; tunuri – 120; chesoane – 400.

La începutul anului 1941, în ajunul intrării României în război, insuficiența mijloacelor navale de care dispunea Marina Militară, a impus utilizarea unor nave ale S.M.R. la pregătirea sistemului defensiv al litoralului românesc. Concomitent cu executarea sistemului de apărare a coastelor maritime românești, o altă importantă misiune, în care au fost implicate aproape toate navele comerciale românești, a fost organizarea de transporturi pentru aprovizionarea navelor germane și a trupelor de uscat ce acționau în flancul drept al frontului de est. Asigurarea comunicațiilor maritime în Marea Neagră a devenit preocuparea centrală a Comandamentului Superior German din Sud-Estul Europei, care a exercitat presiuni politico-militare foarte puternice asupra României, Bulgariei și Turciei pentru a obține mijloacele necesare atât executării, cât și rea-

lizării siguranței transporturilor pe apă. În consecință, la 20 octombrie 1941, statul român, prin Subsecretariatul de Stat al Marinei, Serviciul Maritim Român în calitate de armator, pe de o parte și Statul german, Kriegsmarine, reprezentată prin Marinegruppenkommando Süd, în calitate de afretor, pe de altă parte, s-a încheiat un contract de închiriere - Nr. 11011 - prin care, statul român închiria numai pentru porturile accesibile vaselor din Marea Neagră, inclusiv Istanbul, un număr de opt nave între care: „Ardeal”, „Peleş” și „Suceava”. Contractul a fost încheiat pe timp nedeterminat, limitat totuși la durata ostilităților din Rusia, fiecare din părți având dreptul de a-l denunța pentru fiecare vapor în parte, cu un preaviz de zece zile. Navele închiriate, puse la dispoziția afretorului în porturile unde se găseau în acel moment, puteau transporta provizii necesare armatei: muniție, benzină în butoaie, mărfuri diferite, captură de război, trupe, trăsuri și aparate, răniți și prizonieri.

Începând cu luna octombrie 1941, s-a trecut la organizarea și efectuarea transporturilor de aprovizionare a frontului din Ucraina. Datorită activității intense a submarinelor sovietice la care se adăugau atacurile aviației inamice, operațiile de transport și convoiere se desfășurau greu și sub incidența unei mari doze de risc. Au fost misiunile care au dus la pierderea majorității navelor maritime comerciale românești sau la avarierea celor care au reușit să scape ca prin minune.

„Ardealul” a fost una din puținele noastre nave comerciale maritime care a trecut, de

mai multe ori, pe lângă pericole de moarte, dar a reușit să se salveze. O asemenea situație a apărut curând după intrarea României în război, când, la 16 august 1941, navele mixte „Ardealul” și „Suceava”, venind de la Burgaz și respectiv Sizepoli, la Varna, escortate de două torpiloare bulgare, au fost atacate de un submarin sovietic, care a lansat o torpilă în vaporul „Ardeal”, fără a reuși să-l lovească.

După încheierea contractului menționat anterior, la 26 aprilie 1942, nava „Ardeal” a părăsit Constanța, în prima sa cursă în contul Misiunii Navale Germane, navigând spre Rusia. În acest marș, alături de „Ardeal” s-a aflat și nava mixtă „Suceava”.

În lunile următoare, navele afretate Misiunii Navale Germane au făcut transporturi cu muniții, alimente și carburanți din Constanța spre Nicolaev, la date fixate de autoritățile germane, contribuind substanțial la aprovizionarea trupelor aliate care luptau în Ucraina și Caucaz.

În timpul acestor misiuni dictate de interesele ducerii războiului, „Ardeal” s-a aflat în același convoi cu nava „Sulina”, atunci când aceasta din urmă, torpilată de un submarin sovietic, s-a scufundat, la 29 mai 1942. O lună mai târziu, la 11 iunie, nava „Ardeal”, care venea spre Constanța în convoi, din nordul Mării Negre, la punctul estimat, latitudine 46° 31' nord și longitudine 30° 53' est a fost lovit de o torpilă sovietică în dreptul magaziei nr. 2, care a explodat către ora 14,15. Magaziile 2, 3 și 1 luând apă, vasul s-

➔ a aprobat, înclinându-se. Constatându-se că mașina nu face apă și restul magaziiilor erau uscate, s-au luat măsuri pentru eșuarea navei, ceea ce s-a și întâmplat la ora 14,40, în dreptul satului Fontanca. În august „Ardeal” a fost dus la Nicolaev, pentru reparații.

La sfârșitul anului, „Ardeal” a fost din nou ținta unui atac inamic, din care a reușit să scape cu bine. La 17 decembrie, ora 7, 35, în timp ce executa un transport de cereale de la Odessa la Constanța, nava a fost atacată de un submarin sovietic, care a lansat, si-

(1.500 persoane), „Alba Iulia” (5.000 persoane).

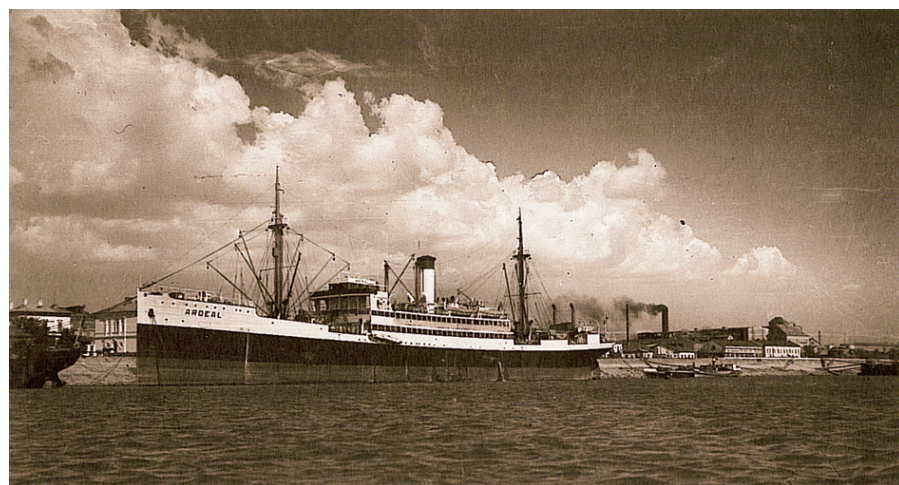
În timpul acestei operațiuni, navele au suportat numeroase atacuri ale aviației și submarinelor inamice, soldate cu scufundarea cargoului „Durostor”, cu avarii grave la celelalte și decesul a numeroși membri din echipaje.

În ziua de 15 aprilie, ora 23,53, „Ardeal”, aflat la dispoziția Misiunii Navale Germane, a plecat din Constanța cu destinația Sevastopol, după ce debarcase 4.500 oameni: prizonieri, răniți și valizi germani și

Grigore Andrei. Alt proiectil a căzut la 8 metri babord în apă în direcția sălii mașini. La ora 15,45, un proiectil a căzut pe cheu rănindu-l mortal pe marinarul Dolomangi Daniel, care era la comanda vinciului de la magazia nr. 4, încărcând un supliment de răniți. La un moment dat, sub ploaia de proiectile care pune în pericol însăși existența navei, răniții și soldații au fost evacuați, după care au revenit la bord. Echipajul a rămas permanent la posturi. Măsura debarcării a fost salutară, evitând rănirea și chiar uciderea unui număr mult mai mare de oameni, fapt demonstrat de constatările făcute în urma bombardamentelor: foarte multe găuri de schije în corpul navei în tribord, începând de la magazia nr. 2 până la pupa, schije pătrunse în compartimentele culoarului din tribord și la comandă, unde a fost rănit un soldat german din apărarea antiaeriană a bordului. Tubulatura de incendiu, instalația electrică și instalația scării din tribord au fost lovite în mai multe locuri, iar barca de salvare nr. 1 din tribord găurită în trei locuri. La ora 20, 40 nava și-a schimbat locul de ancoraj, în Baia Kamiesk, ancorând pe funduri mici.

În dimineața zilei de 20 aprilie, „Ardeal” a fost din nou reperat de aviația inamică și luat sub focul avioanelor de bombardament în picaj, pe tot parcursul zilei. Întrucât „Ardeal” avea la bord aproximativ 7.000 de oameni și în fiecare zi mureau din răniții aflați la bord, care nu puteau fi îngrijiți în condiții normale, s-a cerut Comandamentului Forțelor Maritime din Constanța să se îngrijească de urgență de convoierea navei, pentru a putea părăsi portul.

În ziua de 21 aprilie, la ora 21,50, „Ardeal” a plecat din Sevastopol cu un convoi format dintr-un K.T.un R-Boot și trei S-Boot (vedete rapide). În timpul marșului, în dimineața zilei de 23 aprilie, conducerea convoiului a fost preluată de distrugătorul „Mărășești”. În aceeași zi, nava a fost atacată cu torpile, evitate prin veghe continuă și manevre reușite. La ora 23,45, „Ardeal” a intrat în portul Constanța. Pentru remedierea avariilor suferite, nava a intrat în reparație la Șantierul Naval Constanța.



multan, asupra sa două torpile din pupa tribord. Printr-o manevră inspirată, torpilele au putut fi evitate, vasul luând o poziție aproape paralelă cu direcția torpilelor, care au trecut la o distanță de numai doi metri față de navă. Prin intervenția distrugătoarelor și a șalupelor care însoțeau nava românească, submarinul a fost scufundat, „Ardeal” ajungând cu bine la Constanța la 18 decembrie.

În aprilie 1944, odată cu precipitarea evenimentelor militare în Răsărit, s-au luat măsuri pentru asigurarea transporturilor de răniți, trupe și materiale româno-germane, de la Odessa și Sevastopol, concomitent cu mărfurile ce trebuiau duse din țară spre front.

La „Operațiunea 60.000”, cum a fost denumită retragerea din Crimeea (12 aprilie – 14 mai 1944), a participat nava „Ardeal”, care putea lua la bord 5.000 de persoane, chiar mai mult, după cum vom arăta în continuare, împreună cu alte patru nave mari de transport : „Oituz” (3.000 persoane), „Durostor” (1.500 persoane), „Danubiul” (1.500 persoane), „România”

români, În cu-rsul zilei de 16 aprilie nava a navigat împreună cu „Alba Iulia” și la 17 aprilie a acostat la Sevastopol, unde a îmbarcat 7.000 oameni (între care 40 ofițeri și 250 soldați români), timp în care a avut de stins un incendiu la bord și de reparat, cu mijloace proprii avarii la mașină, sub focul artileriei ruse. Stând la ancoră în bazin la Sterletzkaia, nava, reperată de inamic, s-a aflat în tot cursul zilei și nopții de 18 aprilie sub tirul artileriei și al aviației inamice, care a bombardat continuu portul Sevastopol.

În dimineața zilei de 19 aprilie, nava a acostat la cheu, pentru ca, într-un eventual nou atac soldații să poată fi debarcați. La puțin timp de la acostare s-a declanșat tirul de încadrare la intervale de 15-20 minute. La ora 12,35, un proiectil a căzut la aproximativ 5 m de cheu în tribord omorând trei soldați germani pe cheu și 7 soldați pe bord, dintre care trei români și rănind mai mulți. Printre răniți, s-au numărat și membrii din echipaj, fochistul Dumitru S. Dumitru și marinarul

Pentru modul în care au acționat în momentele dificile prin care au trecut, ofițerii de pe navele „Ardeal” și „Durostor”, (scufundat în timpul operațiilor de evacuare), au fost distinși alături de ofițerii din marina militară, cu decorația germană „Crucea de Fier”.

Dar, avaturile navei „Ardeal” nu s-au încheiat aici.

După 1 august 1944, activitatea aeriană inamică deasupra mării și a zonei portului Constanța s-a intensificat.

Unul din cele mai puternice bombardamente a avut loc în ziua de 20 august 1944, când, peste 100 de aparate au atacat, în patru valuri, portul și orașul Constanța. Atacul s-a soldat cu pierderi de vieți omenești, nave și materiale. Schizele care au lovit și vaporul „Ardeal”, au provocat un incendiu care a putut fi localizat prin intervenția rapidă a echipajului. Un nou atac, survenit a doua zi, i-a produs noi găuri în bordaj. Cu aceste evenimente, participarea navei „Ardeal”, ca și a celorlalte nave ale Marinei Comerciale la Campania din Est, s-a încheiat.

În seara zilei de 23 august 1944, S.M.R. avea în portul Constanța vapoarele „Alba Iulia”, acostat la dana 13, „Ardeal”, la dana 18, cargoul „Oituz”, la dana 7, iar „Dacia”, grav avariata de bombardamentele anterioare, staționa la dana 12.

În dimineața zilei de 24 august 1944, ora 9.00, detașamente germane au urcat la bordul navelor „Ardeal” și „Alba Iulia”, preluând vapoarele. Au fost aduse la bord importante cantități de muniție, iar tunurile au fost orientate

către celelalte nave românești. La aceeași oră Comandamentul Portului și Zonei Constanța, raporta situația și hotărârea de a îndrepta tunurile românești spre navele germane din apropiere, pentru evitarea luării prin surprindere. Conștiente de faptul că nu vor putea stăpâni situația, în după-amiaza zilei de 25 august, ora 15.00, navele germane au început să părăsească portul Constanța. În cursul nopții de 29/30 august, două canoanere românești și vedeta nr. 7 au luat contact cu escadra sovietică ale cărei prime unități de luptă au fost conduse în portul Constanța, pus la dispoziția Comandamentului sovietic.

La 5 septembrie 1944, ora 4.00, trupe sovietice au urcat la bordul navelor din portul Constanța, au dezarmat ofițerii și maiștrii, pe care i-au debarcat și reținut în Gara Maritimă. Echipajele au fost înlocuite cu marinari sovietici, iar o parte din nave au fost duse în porturile rusești din Marea Neagră.

Acum a început procesul de distrugere a flotei maritime comerciale românești, căreia sovieticii i-au acordat o atenție deosebită încă din timpul discuțiilor privind Convenția de armistițiu, desfășurată la Moscova între 10 și 13 septembrie 1944. Cu acest prilej Vâșinski a cerut ca navele comerciale românești, aflate în ape românești sau străine, să fie puse sub controlul operațional al Înaltului Comandament Aliat (Sovietic).

La începutul lunii octombrie 1944, navele „Ardeal”, „Alba Iulia” și „Dacia” au fost preluate de Comandamentul sovietic instalat la Constanța și utilizate pen-

tru transporturi. Din jurnalul de operațiuni al Comandamentului Forțelor Maritime și Fluviale, reiese că, la 6 octombrie 1944, „Ardeal” și „Alba Iulia” au ieșit din portul Constanța escortate de 11 vedete sovietice. La 20 octombrie, „Ardeal” a revenit la Constanța având la bord cadeți și familii de ruși. În ziua de 25 octombrie 1944, intra în port „Alba Iulia”, având la bord trupe sovietice și materiale de război.

După efectuarea acestor transporturi, cele două nave, la care s-au adăugat „Dacia”, „Transilvania” și „Basarabia”, au fost preluate de sovietici în baza prevederilor Convenției de armistițiu. La 14 mai 1945, conform art. 11 al acesteia, „Alba Iulia” a fost cedată U.R.S.S. unde a primit numele de „Nicolaev”, câteva luni mai târziu. Ca urmare a insistențelor autorităților române, în ziua de 12 octombrie 1945, la Galați, în prezența reprezentanților guvernelor României și Uniunii Sovietice au fost retrocedate de către sovietici o parte din navele militare și de comerț. Cu această primă serie a revenit în țară și vaporul mixt „Ardeal”, singura navă maritimă comercială pe care sovieticii au fost dispuși s-o redea României. Dusă mai întâi în docurile din Istanbul, nava „Ardeal” a revenit în luna noiembrie 1945 în portul Constanța, unde a intrat în șantier pentru reparații capitale.

În anul 1961, după aproape 30 de ani de serviciu sub pavilion național în cadrul companiilor de navigație civilă S.M.R., SOVROMTRANSPORT, NAVROM, vaporul mixt „Ardeal” s-a scufundat în portul Constanța lângă digul de larg în urma unei puternice furtuni. După ranflurare, nava a fost casată și dezmembrată, refacerea ei fiind prea costisitoare.

Bibliografie

Carmen Atanasiu, *Contribuții la o posibilă istorie a marinei comerciale române*, în „Revista istorică”, serie nouă, Tom 1, 11-12, noiembrie-decembrie, 1990;

Carmen Atanasiu, *Marinegruppenkommando Süd și navele Serviciului Maritim Român*, în „Anuarul M.M.R. 2002”, tom V, Editura C.N.A.P.M.C., Constanța, 2003.

Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995.

Marian Moșneagu, *50 de ani de navigație maritimă românească (1895-1945, în Dobrogea 1878 – 2008. Orizonturi deschise de mandatul european, Ex Ponto, Constanța, 2008.*



Vaporul „OITUZ” s-a apărat ca la Oituz

Vaporul „Oituz” - navă mixtă (marfă și poștă) de 5.800 TDW, a participat la război din 1939 până în 1945

Contraamiral (r) George Petre

Mediterraneană se afla sub controlul abuziv al flotei britanice. Din acest motiv nava „Oituz”, a fost dusă de la Izmir la Malta unde a fost reținută de la 9 la 28 noiembrie 1939 (nava „Suceava” a fost reținută la Marsilia, iar „Ardeal” în Malta).

În iunie 1940, împreună cu alte vapoare românești, transportă de la Varna și Burgaz armament și muniții la Constanța, în contul misiunii germane în România.

După 22 iunie 1941 face transporturi în Marea Neagră: de la Varna și Burgaz aduce în porturile românești de la Dunăre minereu de fier, iar de la Odessa cereale.

În ziua de 13 decembrie 1942 „Oituz” și vaporul bulgăresc „Țar Ferdinand” ies din Sulina și navigă spre

ore și 25 de minute, au încetat lupta. Vaporul nostru a suferit avarii ușoare. La ora 17.00 nava a intrat în Sulina. La 18 decembrie pleacă din nou la Odessa escortat de patru vedete germane și de distrugătorul „Regina Maria”.

La 20 ianuarie 1943, „Oituz” a plecat din Odessa, cu cereale, spre Constanța. Era însoțit de vaporul german „Arcadia”. Convoiuil avea în siguranța apropiată două canoniere românești și trei pontoane armate germane. Un ponton german cu motorul avariat a fost luat la remorcă de „Oituz”. La ora 13.16 convoiul a fost atacat prin surprindere de un avion torpilor sovietic, tip SB3 cu două motoare. Avionul a lansat o torpilă de la distanța de 500 m care se îndrepta

din Crimeea, s-a aflat și nava „Oituz”. În ziua de 14 aprilie 1944, a plecat din Constanța spre Sevastopol, făcând parte dintr-un convoi escortat de puitorul de mine „Amiral Murgescu”. A doua zi, la ora 05.42, convoiul a fost descoperit de un avion sovietic care zbura la mare înălțime. La ora 08.26 au început atacurile aviației de bombardament sovietice asupra navei „Oituz”. Nava a fost atacată în patru valuri de 12 avioane de bombardament în zbor orizontal și șase avioane de bombardament în picaj. Au lansat 33 bombe care au căzut în imediata apropiere a navei ce era puternic zguduită; a avut avarii la comandă și cabine. La 09.05 s-a dat alarmă antisubmarină; escorta a lansat bombe antisubmarine. La ora 11.44, nava a fost din nou atacată de patru avioane de bombardament în picaj, care au lansat 12 bombe. Compasurile navei au fost smulse din postamente, iar schizele au lovit în suprastructuri. La ora 14.00, avioane de bombardament au lansat 20 de bombe. S-a dat din nou alarmă antisubmarină și s-au lansat bombe antisubmarine. La 16.40, în apropierea capului Chersones, cinci avioane de bombardament în picaj au lansat 20 de bombe care au produs multe avarii (antena TFS, pereții comenzii). La 17.30 nava a intrat în portul Sevastopol, unde a ambarcat 3000 soldați caucazieni, 30 de ofițeri germani și un grup de 3 ofițeri și 10 soldați români.

Aviația sovietică atacă portul Sevastopol; bombele cad pe cheu în apropierea navei, producând panică în rândul celor ambarcați. Pe 16 aprilie, din cauză că artileria sovietică bătea portul și proiectilele cădeau lângă navă, sau treceau printre catargele acesteia, „Oituz” și-a

În prezent, în cazul unor confruntări militare pe comunicațiile maritime și fluviale, pericolul principal l-ar reprezenta atacurile din aer cu aviația și rachetele și atacurile submarine cu nave submersibile, mine, scafandri de luptă. În porturi pot acționa cu succes subunități de cercetare-diversiune precum și grupuri specializate pentru acțiuni teroriste.

Odessa, escortate de patru vedete germane și torpilorul „Zmeul”. Către ora 10.30, în punctul 45° 38' latitudine nordică și 30° 10' longitudine est convoiul a fost atacat de două distrugătoare sovietice. „Țar Ferdinand”, având viteză mare, s-a retras. Grindina de proiectile îl vizau numai pe „Oituz”. Nava mergea în zig-zag și scotea mult fum. Cu toată intervenția torpilorului și vedetelor germane, care s-au interpus între distrugătoare și „Oituz”, făcând fum și ceață artificială, canonada de artilerie a continuat. „Oituz” s-a retras spre coastă. După ce distrugătoarele rusești au ținut nava „Oituz” sub tirul lor două

spre centrul navei „Oituz”. Printru reușită manevră a navei, torpila a fost evitată. Însă tot o torpilă îi va veni de hac în august 1944.

În ziua de 21 noiembrie 1943, nava făcea parte dintr-un convoi Sulina-Sevastopol care avea în escortă puitorul de mine „Amiral Murgescu”.

În primele luni ale anului 1944 „Oituz” împreună cu „Ardeal” și „Danubius”, au executat transporturi militare între Constanța și porturile din Crimeea, fiind la dispoziția Misiunii Navale Germane.

Printre navele participante la „Operația 60.000” de evacuare pe calea mării a trupelor române și germane



schimbat locul de acostare, trecând în Baia Strelețcaia. Majoritatea celor ambarcați s-au adăpostit temporar la uscat. Pe cheurile de aici erau mulți soldați români, majoritatea răniți. S-au ambarcat clandestin numai 140, din cauza rezistenței autorităților militare germane. La ora 18.30 nava a părăsit portul.

A doua zi (17 aprilie) patru avioane de bombardament în picaj au lansat asupra navei 12 bombe. Din cauza șocurilor, mașina s-a oprit, puntea principală s-a îndoit, schizele au pătruns peste tot; bărcile au fost sparte. La ora 11.53 s-a semnalat un submarin care a fost atacat cu bombe antisubmarine. Din cauza exploziilor bordajul s-a fisurat intrând apă în magazia 3. Apa pătrundea și în celelalte magazii și s-a înălțat până

la 1,80 m. Nava mergea încet cu o înclinație de 70° la tribord. Spre seară ajunse cu greu la Sulina, unde debarcă răniții a doua zi, la Brăila unde au coborât toți „pasagerii”.

Cele 100 de bombe căzute în apropierea navei, i-au provocat avarii serioase, care au determinat abandonarea pentru reparații (la Constanța). Reparațiile au continuat până în luna august 1944.

La 30 august, primele nave de război sovietice au intrat în portul Constanța conduse prin pasele barajelor de mine de vedete românești.

În noaptea de 31 august/1 septembrie, la 03.40, vaporul „Oituz”, care se afla acostat la dana 22, unde i se făceau reparații de către Șantierul Naval Constanța, a fost torpilat de un submarin german care a atacat cu torpile din gura portului. Submarinul a lansat două torpile: prima a lovit nava înspre pupa, iar a doua a lovit colțul cheului între dana 22 și 23; vinciurile au fost aruncate la

o distanță mare și bucăți din vapor au fost azvârlite la sute de metri. În șase minute după explozie, nava a atins fundul cu pupa, iar apa a umplut magaziile nr.4, 3 și compartimentul mașini; magaziile nr.1 și 2 făceau apă puțină. Corpul vasului a fost spart de la copastie până la chila de rului. Echipajul a fost evacuat la mal. Peste câteva zile au început operațiile de ranfluare și apoi de reparații.

În ziua de 3 octombrie, către ora 16.00, comandantul vaporului „Oituz”

inamic.

Se poate concluziona că, din punct de vedere militar, pe comunicațiile maritime confruntările aeronavale au fost, sunt și vor fi deosebit de violente. De aici decurg concluzii și învățăminte de ordin tactic și operativ, deosebit de importante și actuale.

Echipaje de sacrificiu în timp de război dar ... și în timp de pace.

Ziarul „Ziua” din 5 august 1998, publică știrea ce urmează despre un alt echipaj al unei alte nave românești cu același nume – „Oituz”.

Într-o situație deosebit de grea se afla echipajul cargoului „Oituz”, nava de 16.000 tdw, al cărei proprietar este compania Navrom Constanța. „Vasul este abandonat de aproape doi ani în Caraibe, pe coasta Mexicului. Inițial, o defecțiune la motorul principal nu a permis plecarea navei în voiaj, după ce fusese încărcată cu 14.000 tone de zahăr în portul Veracruz. Apoi au apărut litigiile comerciale cu pro-

prietarii mărfii și, de 24 de luni, cei 27 de marinari români au rămas la bord, înfometați, bolnavi și fără să-și fi primit salariile. Starea de spirit a echipajului este foarte proastă, iar disciplina nu mai poate fi menținută cu nici o metodă. După ce nava a fost transferată în portul Cuazalaco de către autoritățile mexicane care o consideră abandonată, vaporul a eșuat pe uscat, din cauza inundării a două magazii cu marfă”. Articolul este semnat Dan Mihăiescu.

Marinari în suferință: echipajul navei „Oituz” în război, alt echipaj al altei nave „Oituz” în timp de pace.

Eroii și personalitățile istorice pot constitui modele de comportare. În acest sens, academicianul Dan Beridei scria: „Cu siguranță scoaterea din uitare a personalităților-model le este de folos noilor generații și poate inspira chiar apariția unor noi modele”. Tinerii, sublinia domnia sa, „sunt cei dintâi care au nevoie de exemple, de modele pentru a acționa, în condiții diferite și într-o altă epocă istorică, pentru ca România să-și poată ocupa locul convenit printre celelalte națiuni”.

PE DUNĂRE – AUGUST 1944

SCUFUNDAREA MONITOARELOR „LASCĂR CATARGIU” ȘI „MIHAIL KOGĂLNICEANU” PE DUNĂRE DUPĂ EVENIMENTELE DE LA 23 AUGUST 1944

Comandor (r) lector univ. dr. Ioan DAMASCHIN
Universitatea „Andrei Șaguna“



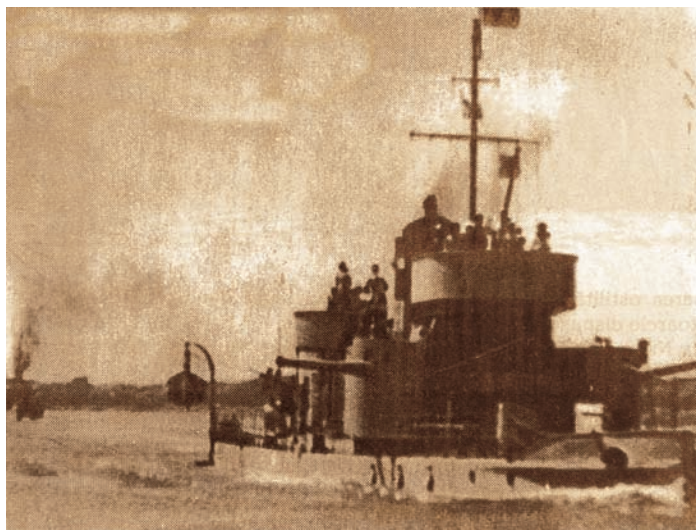
Prima Directivă, elaborată în seara zilei de 23 august 1944 după arestarea la Palatul Regal a mareșalului Ion Antonescu și a lui Mihai Antonescu, a dispus ca forțele armate să înceteze imediat ostilitățile împotriva armatei sovietice, să nu se mai subordoneze comandamentelor germane, să se opună „oricărui încercări de a fi dezarmate”. Armata română și Marina Regală au fost puse, astfel, într-o postură inedită. În plină desfășurare a acțiunilor de luptă, în condițiile în care forțe terestre, aeriene și navale, la diverse eșaloane, se aflau în relații de colaborare sau subordonare operativă față de armata germană, aliatul a devenit inamic, iar inamicul, armata sovietică, a devenit (declarat în mod unilateral), aliat.

Pentru forțele navale, ordinul a fost transmis telefonic, personal de către viceamiralul Ioan Georgescu, numit Subsecretar de Stat pentru Marină în noul guvern de la București. Acesta glă-

suia: „Încetează orice subordonare a Comandamentelor și unităților române față de Comandamentele germane; forțele terestre, aeriene și navale române încetează lupta și orice act de agresivitate contra forțelor sovietice; Armatele a 3-a și a 4-a se retrag pe linia Focșani - Nămolosa - Buzău și în Dobrogea la sud de Dunărea Maritimă și Brațul Chilia; Forțele navale și de litoral, maritime și fluviiale, se vor retrage la sud de linia Brăila - Dunărea Maritimă și Brațul Chilia; trupele

o legătură strânsă cu Comandamentul Forțelor Navale Maritime”.

În dimineața zilei de 24 august, la orele 04.00, viceamiralul Ioan Georgescu a transmis forțelor din subordine ordinul de a nu se deschide focul asupra avioanelor sovietice,



se vor retrage cu tot armamentul de care dispun în acel moment, opunându-se oricărui încercări de dezarmare; Comandamentul Litoralului Maritim și Fluviial se va alătura Diviziei 9 Infanterie, păstrând

chiar dacă acestea ar bombardă porturile și navele. În schimb să se riposteze în cazul atacurilor aviației germane. Totodată, ordinul menționa că nu se va face nici un act de opunere față de navele sovietice, care ar dori să intre în port, sau ar veni la debarcare, iar față de navele germane se va reacționa numai în cazul în care acestea ar ataca.

Acțiunile de luptă la fluviu au avut o desfășurare dramatică.

În cursul zilei de 23 august 1944 Forțele Fluviiale erau angrenate în sprijinul convoaielor ce se evacuaiu din sudul Basarabiei sub focul intens al aviației sovietice. În urma unui atac aerian, monitorul „Lahovari” a suferit avarii destul de grave, înregistrând 2 morți și 3 răniți necesitând retragerea acestuia la Galați pentru reparații și înlocuirea sa cu monitorul

„Brătianu”. La orele 24.00 monitorul „Kogălniceanu” a primit ordin de a se deplasa la Chilia pentru a sprijini capul de pod din acest raion.

Trupele sovietice au continuat înaintarea către Gurile Dunării, trecând peste Brațul Chilia la Periprava și pătrunzând către grindul Letea. De asemenea, aviația sovietică a continuat să bombardeze porturile și navele românești de pe Dunăre, în timp ce trupele și vedetele au pătruns în Delta Chilia, atacând și capturând trupe române care, conform ordinelor primite au încetat ostilitățile.

În dimineața zilei de 24 august 1944, atacurile aviației sovietice au început încă de la ivirea zorilor. La orele 04.40, 2 avioane au atacat monitorul „Lascăr Catargiu”, aflat pe Brațul Chilia, la kilometrul 18 pentru a sprijini trecerea trupelor Armatei a 3-a române la sud de Dunăre. Conform ordinelor primite, nava nu a ripostat, iar o bombă a lovit-o în plin, producându-i avarii și rănind mai mulți membri ai echipajului. În cadrul aceluiași raid aerian a fost lovită și scufundată vedeta fluvială nr. 2, aflată la Vâlcov, din echipaj salvându-se doar comandantul, locotenentul Ion Matei, un sergent major și un submaistru, care au fost însă făcuți prizonieri.

Un al doilea val al aviației, combinat cu asaltul a 7 vedete sovietice, la ora 06.30 a vizat portul Chilia Nouă și trecerile de trupe din Basarabia în Deltă, rezultatul fiind scufundarea a 5 vase de transport trupe și materiale.

În cursul zilei, valurile de atac aerian, combinate cu atacul vedetelor s-au succedat unul după altul în Deltă,

sovieticii fiind hotărâți să nimicească trupele române care se retrăgeau cu navele. La ora 10.30 monitorul „Lascăr Catargiu”, aflat lângă ostrovul Babina, a fost lovit de bombe în plin, incendiat și scufundat. Echipajul nu a ripostat, refugiindu-se în stuf, unde a fost mitraliat din avion și de pe vedete timp de 2 ore, înregistrându-se mulți morți și răniți. La orele 11.30, un grup de 5 vedete și avioane sovietice au atacat trecerea peste brațul Chilia dintre Chilia Nouă și Chilia Veche, scufundând toate navele de transport cu oameni și materiale, mai puțin un barcăz care a continuat fără întrerupere transporturile până a doua zi. Au fost scufundate, în aceste atacuri, remorcherele „Elena Doamna”, „Elly” și șlepurile „Dionosios”, „Condoguris”, „Elisabeta”, „Sfântul Spiridon”, „Vasos” și „Jaques”, toate încărcate cu trupe.

Monitorul „Mihail Kogălniceanu” care efectua, de asemenea, transporturi de trupe de pe malul stâng pe malul drept al Dunării a fost, la rândul său, atacat de un grup de 6 avioane. Conform ordinelor primite, monitorul, având arborat pavilionul național, împreună cu un pavilion alb, nu a ripostat, el fiind bombardat în continuare și scufundat la kilometrul 42,5. Echipajul a părăsit nava, retrăgându-se pe mal spre Chilia Nouă, în timp ce aviația sovietică mitralia continuu. S-au înregistrat 3 morți printre care locotenentul Constantin Beiu, 11 răniți printre care comandantul navei, căpitanul Paul Ignat și secundul, locotenentul Dan Marin, iar 24 marinari au fost luați prizonieri.

Aflat la Ismail, monitorul „Brătianu” a fost și el ținta unui grup de 5 avioane sovietice care au efectuat

Război pe comunicațiile maritime și fluviale

nu mai puțin de 7 atacuri. S-au înregistrat însă câțiva răniți printre care și comandantul navei, locotenent comandorul Virgil Gealep.

Din relatările cdor (r) Mihai Chiriță, secundul navei, rezultă că acesta a ordonat „încetarea focului a.a.” deschis de către asp. Costandache, dar acesta a continuat din proprie inițiativă tragerea motivând că „nu a auzit ordinul de încetare a focului” și că nu a putut identifica apartenența avioanelor atacatoare care puteau fi germane.

Starea, destul de confuză, creată și pierderile serioase suferite de Forțele Fluviale, 2 monitoare și o vedetă, scufundate și mai mulți morți, răniți și prizonieri, fără ca navele să aibă posibilitatea ca la foc să răspundă cu foc, a determinat pe Comandantul Forțelor Fluviale să ia hotărârea de a proteja navele, astfel că s-a ordonat ca monitoarele să se retragă pe canalul Vâlcui, spre Hârșova. Sovieticii continuau să efectueze bombardamente aeriene asupra porturilor de la Dunăre, deși forțele noastre nu mai ripostau. Numai în cursul zilei de 25 august, cu toate că navele germane părăsiseră Sulina, orașul a fost bombardat de circa 100 de avioane sovietice.

După evenimentele de la 23 august 1944, drama Marinei Regale Române a avut punctul culminant în zilele de 2 septembrie, când sovieticii au dezarmat navele militare de la fluviu și 5 septembrie când, la Constanța, toate forțele navale maritime au împărțit aceeași soartă.



DUNĂREA – CIMITIR FĂRĂ CRUCI

Victime printre epave

Comandor dr. Marian MOȘNEAGU
Șeful Serviciului Istoric al Armatei

În ziua de 16 noiembrie 1943, remorcherul „CERNA”, pus la dispoziția Marinei Regale, s-a înecat la Est de Odessa. Vasul fusese reparat recent în Șantierul Naval Turnu Severin contra sumei de 23 milioane lei, fiind evaluat la 35 milioane lei.

Cu ocazia retragerii vaselor de la Liman, s-au produs avarii la vasul „BORCEA” și la două șleपुरi rechițiionate iar șlepul „CAȘIN” s-a pierdut.

La data de 13 aprilie 1944 a fost distrus, prin bombardament, tancul „HOTIN” la Mohaci-Ungaria. Paguba a fost evaluată la suma de 20.000.000 lei.

La 16 aprilie 1944 a fost avariat la pupa, prin bombardament aerian, în portul Turnu Severin, vasul „ARDEALUL”. Paguba a fost evaluată la suma de 200.000 lei.

La 16 aprilie 1944, în bazinul docurilor Galați a fost atins de bombardamentul inamic și scufundat vasul „ZIMBRU”, evaluat la suma de 25.000.000 lei.

La 19 aprilie 1944 au fost avariate, la Bugaz, șleपुरile N.F.R. 629, 634 și 635, pagubele fiind evaluate respectiv la 155.400 lei, 488.100 lei și 144.000 lei.

La 11 august 1944 remorcherul de cataracte „DECEBAL”, cu zbatouri, de 1200 C.P., s-a înecat, lovind două mine. Vasul naviga amonte Zimnicea cu un convoi compus din șleपुरile N.F.R. 791, 7126, 630, 665, 626 și C.N.R. 8107. Pentru a lăsa șlepul 8107 la Islaz, nava a intrat prin spatele Ostrovului Calnovăț. La ora 4.00 a fost la Islaz, a lăsat șlepul, a făcut provizii și la 7.30 a plecat amonte cu restul convoiului.

La ora 8.20 în dreptul km 615 a fost lovit de două mine, una în prova, alta într-un bord, sub barcă. Imediat s-au molat parâmele șleपुरilor, care

au ancorat fiecare unde au putut. Comandantul a pus mașinile pe drum cu intenția să-l pună pe mal. Din cauză că vasul era aprovat și pupa era ieșită din apă, cârma nu mai ținea, așa încât a fost luat de curent. În aceste condiții, nava a făcut rondou la tribord și s-a urcat cu prova pe uscat în capul Ostrovului Calnovăț, pe fund de nisip de 5 metri. Nu au existat victime omenești.

După ce vasul a atins uscatul, până s-a scufundat, echipajul a evacuat până la ora 13.00, majoritatea obiectelor de inventar, materiale și bunuri personale.

La 22 august 1944, în punctul Periprava, șlepul N.F.R. 6127 s-a scufundat în urma unui bombardament aerian sovietic.

La 24 august 1944, trei vedete sovietice au scufundat la Chilia Nouă, remorcherul N.F.R. „ELENA DOAMNA” și în punctul Pardina șlepul N.F.R. 7118.

În ziua de 29 august 1944, la km 1013 a fost scufundat pasagerul „AVRAM IANCU”, ca rezultat al tirului unor vase care se retrăgeau și care l-au descoperit sub camuflaj.

Din cauza acțiunilor inamice, în cursul lunii august 1944 au mai fost înecate (în majoritatea cazurilor în urma unor atacuri aeriene) următoarele vase:

- la 18 august 1944 - pletina N.F.R. 506, la Mila 3;

- la 20 august 1944 - tancul „ARIEȘ” fost P.C.A., la Constanța;

- la 21 august 1944 - tancul englez „LONFELLOW”, la Sulina;

- la 27 august - remorcherul englez „ANDENE”, la Mila 27.

La 7 septembrie 1944, șlepul N.F.R. 6153 a fost luat de la Drencova încărcat cu lemne de foc. Germanii au minat acest șlep cu intenția de a-l îneca în canal și a întrerupe

navigația amonte Drencova, însă din cauza retragerii precipitate, aceștia nu au mai avut timp să-l înece și i-au dat foc. Șlepul s-a înecat la km 1015,6.

În Sectorul Dunărea de Sus - ca rezultat al luptelor care s-au dat în regiunea Calafat-Baziaș, când germanii stăpâneau malul drept al Dunării - în urma bombardamentelor artileriei germane de uscat și de la vase s-au înecat:

- la 23 septembrie 1944 - șlepul N.F.R. 7122, care era gol, la Ișalnița;

- la 5 octombrie 1944 - șlepul N.F.R. 6147, încărcat cu minereu de fier pentru U.D.R. la Ișalnița;

- la 21 septembrie 1944 - șlepul ponton N.F.R. 405, ponton la Tigănași.

În timpul folosirii de către armata sovietică a vaselor românești, s-au înregistrat următoarele pierderi:

- în timp ce remorca de la TECHIA la CORONA un șlep german pentru descărcare la 700 metri amonte Orșova, remorcherul „ALBA IULIA” a lovit cu prova o mină. Prova vasului a fost distrusă și nava s-a înecat la malul românesc, după ce a apucat să facă rondou și să se așeze pe un fund de nisip. Nu s-au înregistrat victime.

- la 10 noiembrie 1944, în punctul Ogradina, remorcherul „GHERDAP”, întrebuințat ca vas dragor, s-a înecat lovindu-se de o mină magnetică în timp ce executa o pasă de dragaj. „GHERDAP” era demagnetizat, avea însă la remorcă (scurtă) o șalupă sovietică pe al cărei conducător, cu toate explicațiile, comandantul remorcherului nu a reușit să-l convingă ce pericol prezintă pentru ambii corpul metalic nedemagnetizat al șalupei U.R.S.S. În această ca-tastrofă au dispărut comandantul vasului Nicolae Iovanelli, fochistul Ioan



Arhip, trei soldați români din Marina Regală și doi soldați sovietici.

La 26 octombrie 1944, tancul motor „CARP” s-a scufundat, mai sus de Divici, în dreptul km 1064, în timp ce executa transporturi de combustibil (benzină, motorină, păcură) pentru armata sovietică. Vasul a lovit două mine și s-a scufundat complet pe un fund de 7 metri, la cota acelei zile. Au dispărut șeful de echipaj Vasile Drinovan, marinarii Titu Dudulan, Victor Fâlfâe, Ion Păun și fochistul Nicolae I. Costea.

La 25 octombrie 1944, remorcherul „DÂMBOVIȚA” ex - „ROSARIO”, s-a înecat în punctul Dubovăț, la km 1084, pe când naviga, din ordinul unui regiment de pontonieri sovietici, spre Belgrad, unde urma să amenajeze un pod; avea la remorcă tancul S.R.D. 30. Remorcherul a fost lovit de două mine la mijlocul vasului și s-a scufundat, lăsând vizibil numai coșul și o mică parte din pupa; tancul S.R.D. 30 nu a suferit avarii, ulterior fiind luat la remorcă de vasul „ARDEALUL”.

În urma acestui sinistru au dispărut comandantul Eremia Balaban (**foto 1**), mecanicul Marin Constantinescu (**foto 2**), șeful de echipaj Dumitru Cataroca, marinarii Ștefan Orășeanu și Ioan Mihăilescu, fochistul Petre Ilinca, bucătăreasa Dumitra Gruia, precum și un căpitan și un soldat sovietici.

În ziua de 26 octombrie 1944, remorcherul „ARDEALUL”, după ce a luat la remorcă tancul SRD 30, rămas în urma sinistrului remorcherului „DÂMBOVIȚA”, navigând în amonte s-a lovit de o mină în dreptul km 1096 și s-a scufundat.

În urma acestui sinistru au dispărut comandantul Aurel Gurghianu, bucătarul Ion Papucea și doi soldați sovietici.

În ziua de 3 noiembrie 1944, șlepul punctat N.F.R. 779, încărcat cu muniții pentru armata sovietică, s-a înecat la Moldova Veche. Un remorcher bulgar manevra pentru formarea unui convoi din șlepurile N.F.R. 779 și „VALUL”; remorca s-a prins la piatră. În timp ce remorcherul „TASSU” venea să-l ajute, s-a observat venind spre acest remorcher o mină derivantă, pe care



Remorcher-dragor

a încercat, dar nu a reușit, nici să o împuște, nici să o evite. Remorcherul „TASSU” s-a înecat instantaneu. În urma exploziei produse, a luat foc șlepul „VALUL”, care era încărcat cu butoaie cu benzină și materiale. Cu toate că a încercat să se depărteze de locul sinistrului, șlepul 779 a fost cuprins de flăcările benzinei care se scurgea la suprafața apei. Astfel, a luat foc și

apoi a explodat cu întregul caric de muniții.

În ziua de 4 noiembrie 1944, șlepurile N.F.R. 616 și N.F.R. 624 s-au înecat la km 1099 – punctul Dubrovița – în timp ce executau transporturi de treceri a trupelor sovietice în Serbia. Ambele șleपुरi au fost lovite de mine și s-au scufundat complet.

Ce am avut și ce avem cu Mircea Metz?

Încep prin a cita din lucrarea „Marina Română în al II-lea război mondial”, volumul I – autori Nicolae Koslinski și Raymond Stănescu.

pag. 242 „În ziua de 9 noiembrie”¹, vedetele noastre „Viforul” (asp. Aurel Cornățeanu) și „Vijelia”, (lt. Ion Zaharia, secund, asp. Mircea Metz) au venit în mare (de la Bugaz) să facă escorta submarină a convoiului...” (I. Gociman – amintiri prezentate la ședința Ligii Navale 1991);

pag. 224 „Căpitanul aviator Gruia, aflat pe hidroavionul de escortă, avea deasemenea să relateze: 08.30 – șalupele germane mergeau în față și dragau. Vedetele românești² evoluau în jurul convoiului. Cele două cargouri³ mergeau la 500-600 m distanță. „Ungvar” vede o mină în prova și trage cu mitraliera fără să stopeze, dar încetinește mersul. În acest timp a lovit o mină, a apărut o pată roșie la prova, nava a virat și a lansat bărcile de salvare la apă. În acest moment vedetele torpiloare românești, în plină viteză, au venit fiecare într-un bord, vedeta din babord era aproape de acostare și chiar atunci s-a produs explozia și focul s-a întins de la prova la pupa cargoului. Totul a sărit în aer, o coloană de fum și foc până la 400 m înălțime. După liniștirea focului nu a mai rămas nimic deasupra apei, decât câțiva supraviețuitori și o barcă de cauciuc. Hidroavionul a avut o lovitură de la explozie”.

Această relatare nu exclude ca incendiul datorat primei mine „pata roșie la prova” – să fi pricinuit apoi explozia muniției cu care era încărcat „Ungvar”.

„De pe cele două vedete și-au pierdut viața nouă oameni, între care aspi- ➔

ranții Aurel Cornățeanu și Mircea Metz (ambii șefi de promoție 1940 și 1941)⁴.

Am extras aceste citate pentru a arăta și sublinia contextul în care, cel care face parte din titlul articolului, a pierit în valuri, făcându-și datoria față de Patrie ca militar și marinar și a cărui jertfă a fost recunoscută prin avansarea sa P.M. la gradul de locotenent și decorarea P.M cu cea mai înaltă distincție militară din timp de război – „Ordinul Mihai Viteazul”⁵.

Și atunci de ce?

De ce pe peretele de onoare a șefilor de promoție a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, în cazul nostru și a Școlii Navale, pentru „anul 1941” nu apare numele lui Mircea Metz? De altfel nici pentru anul „1940 B” nu figurează Aurel Cornățeanu, după cum și pentru anul „1944” nu apare Mircea Iacomi ci un oarecare necunoscut.

De ce în lucrarea „Glorie și dramă” (Marina Regală 1940-1945) – autori Jipa Rotaru și Ioan Damaschin, la anexa 21, pag.302, din rândul cavalerilor ordinului „Mihai Viteazul” cl. III, nu figurează Mircea Metz?

De ce în „Dicționarul enciclopedic de marină”, volumele I și II, nu figurează și numele eroului nostru?

Dacă pentru întrebarea a doua răspunsul este cât se poate de limpede, prin prezentarea copiei „Decretului” de decorare, pentru celelalte două întrebări cred că este cazul să intrăm în niște amănunte.

Personal am ridicat problema plăcii de onoare din incinta Academiei Navale. Am discutat în timp cu doi din rectorii acestei instituții, care au deținut această funcție. De fiecare dată am primit acceptul ideii, dar din interiorul Academiei nu s-a inițiat nici un demers în acest sens. Oare era nevoie să răscolesc în arhivele Bibliotecii Centrale, mai precis în Monitoarele Oficiale ale acelor timpuri, pentru a demonstra un lucru prea evident? Oare simpla consultare a arhivei Academiei Navale nu putea duce la găsirea foilor matricole respective? Și în ultimă instanță, o simplă intervenție de zidărie nu poate înlătura o eroare și îndepărata o nedreptate (mă refer și la promoția „1940 B” și „1944”)?

Închei pledoaria mea la acest



Mihai I

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională
Rege al României

La toți de față și viitori, Sămătate

Dozind a răsplăti meritele Aspirantului Metz Mircea

Dan, dela Vedeta Torpiloare, pentru curajul, devotamentul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă, în calitate de secund de vedeta torpiloare.

În cele peste 25 misiuni de război, dintre care 6 în apele inamice, a scufundat un submarin inamic în regiunea Mergalia, a elacat cu torpila un submarin sovietic în apele de deșeu și a executat numeroase misiuni de supraveghere a submării și a aerului și a esurilor submarinului și a velelor românești și alese. Într-una din misiunile de escortă, a sărit în aer cu vedeta sa prinzându-și viața în valurile mării.

Noi îi conferim Ordinul militar „Mihai Viteazul” clasa III² „Post Mortem”.

Drept care îi dăm acest brevet subscris de Noi și investit cu regeșul nostru sigiliu.

Dat în București la 12 Martie 1943

Mihai I

Antonescu
Mareșal al României
și
Conducătorul Statului

punct, reamintind versurile din „Marșul promoției 1942” (versuri Cezar Apreotesei, melodia Dan Stănescu, ambii „1942”).

„Avem eroii Școlii noastre
Pe Corlățeanu, Mircea Metz
Ne spun din apele albastre
Că viața n’are nici un preț”.

În ceea ce privește „Dicționarul enciclopedic de marină” în care nu apare numele eroului nostru, vreau să împart personal vina și uitarea lui Mircea Metz, cu camarazii mei Raymond Stănescu și Paul Ionescu, ambii din colectivul de redactare a primului volum și același Raymond Stănescu, Paul Ionescu și a mea per-

sonal din cel de-al doilea volum.

Port în sufletul meu această nedreptare făcută camaradului și colegului meu de bancă și mă zbat pentru readucerea memoriei sale pe treapta pe care o merită în lumea marinarilor, cei de ieri și mai ales cei de azi.

Așa să mă ajute Dumnezeu!

Comandor (r)

Nicolae MUJICICOV - VET. DE RĂZBOI

¹ 1941

² Enumerate în aliniatul anterior

³ „Ungvár” și „Tisza”

⁴ Sublinierea autorului prezentului text

⁵ În imagine



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Criza financiară, un moment de reflecție pentru ANR

Comandor (r) dr. ec. Ion Gr. Ionescu
Lect.univ.dr.ec. Grațiela Brânză

Ar putea părea un paradox, dar criza mondială a prins shippingul în situația în care construcția de nave este, încă, în plină expansiune, cu mega tendințe volumetrice și nu este un secret pentru nimeni că, în asemenea situație, una dintre cele mai mari probleme ale marilor companii în domeniu este lipsa personalului calificat. În cazul ofițerilor, situația începe să devină mai puțin fastă, din cauza faptului că flota comercială a lumii încă tinde să crească într-un ritm amețitor, pe care alte sectoare economice nici nu l-au visat, iar instruirea resurselor umane nu poate să îi țină pasul.

S-a ajuns la nave gigant, de până la 20.000 de containere, din cauza competiției între marile companii de transport, rezultat firesc al concurenței în domeniu, cu obiectivul declarat, de maximizare a profiturilor. Pe cale de consecință, pe lângă lipsa personalului, expansiunea flotei comerciale a lumii a dus și la depășirea capacității de operare a celor mai tranzitate porturi în care se creează frecvent blocaje. La prima vedere, toate acestea nu pot decât să îi bucure pe marinarii români care, de doi ani, au privilegiul de a fi europeni. Acest lucru este un alt avantaj de necontestat, în condițiile în care majoritatea armatorilor comunitari nu acceptă la bordul navelor decât cetățeni din statele membre ale Uniunii. Începuturile crizei economice mondiale au accentuat tendința flotelor asiatice de a căuta forță de muncă în statele europene, mai ales pentru funcțiile de răspundere, din dorința unui management competitiv.

Opinăm că faptele se vor derula, de așa manieră, încât, situația se va schimba, pentru că domeniul căraușiei pe mare și fluviu, va fi, oricum, afectat de criza financiară, întrucât transportul pe apă este în stransă legătură cu producția și comerțul mondial, care dă deja semne vizibile de recesiune. Rezultatul ar fi acela că megatendințele se vor estompa, iar navele gigant, cel puțin o parte din ele, vor fi ancorate în așteptarea unor vremuri mai

bune, iar cererea de muncă pentru navigatori va scădea considerabil.

În ceea ce privește sectorul shippingului, pentru a pune la adăpost marinarii, de efectele schimbărilor neplăcute în economia mondială, dar și pentru a le asigura un trai decent, inclusiv, în perspectivă, este nevoie de o lege a pensiilor, cu toate că există și alternativa pensiilor private. Tot pentru protejarea drepturilor lor, este necesară o inițiativă legislativă care să prevadă (specifice) condițiile minime de angajare pentru marinarii români. Destule firme de crewing, care facilitează contactul între personal și armator, nu sunt răspunzătoare pentru soarta navigatorilor.

În același timp, ca urmare a ratificării Tratatului de la Geneva, condițiile de muncă pentru navigatorii români s-ar putea îmbunătăți considerabil. În anul 2006 a avut loc, la Geneva, o convenție privind condițiile minime de muncă ale navigatorilor, la care au participat toate țările europene. În urma acesteia, a fost semnat un tratat în care sunt stipulate o serie de cerințe pentru armatori.

Rolul Autorității Navale Române ar fi acela de a urmări și garanta aplicarea și funcționalitatea corectă a tuturor actelor normative care reglementează activitatea pe mare, nu numai în ceea ce privește condițiile de viață ale navigatorilor, ci și maniera în care se derulează salvarea vieții umane pe mare, chestiunile pendinde, de abordaje, de poluare, de comunicare.

După cum ne indică barometrul indicilor economici, criza economico-financiară a cuprins și domeniul shippingului internațional. Unul dintre cele mai vizibile aspecte, susțin specialiștii, îl reprezintă scăderea comenzilor de nave noi. O serie întreagă de armatori au renunțat la contractele de construcții. Presa semnalează faptul că unele companii au reziliat până la 50% din comenzi. Pe de altă parte, volumul de marfă a scăzut dramatic, față de capacitățile de transport. Conform unui raport al societății de clasificare Det Norske Veritas, până la 1.000 de nave sunt trase pe dreapta în diferite

porturi ale lumii, din lipsă de marfă.

„Cele mai afectate de criză sunt industriile prelucrătoare, mari consumatoare de materii prime și energie. Pentru aprovizionarea lor s-a construit o întreagă flotă de vrachiere și petroliere de mare capacitate, dar și de portcontainere uriașe, care să preia produsele finite.

Multe din capacitățile industriale au fost închise ori și-au redus activitatea. Astfel că piața coloșilor shipping-ului s-a prăbușit. Pentru volumul de marfă, mult diminuat și repartizat în loturi mici, sunt mai potrivite navele de capacitate redusă. Astăzi, sunt solicitări mai ales pentru navele de 3.000 - 20.000 tdw, care transportă produsele finite și gazele pentru consumul cotidian al comunităților

Până la mijlocul anului 2008, shipping-ul internațional se confrunta cu o criză a brevetajilor. Foamea de ofițeri generase o creștere fără precedent a salariilor. În prezent, companiile de crewing satisfac mai ușor comenzile de echipaje. Chiar își permit să fie mai selective. Există semnale că armatorii vor să mai taie din salarii. Pentru că navurile (tarifele pentru transportul mărfurilor) s-au diminuat considerabil, au scăzut veniturile companiilor de transport. Astfel, nu mai pot fi asigurate salarii la nivelul din perioada de avânt economic.

În ultima perioadă, tot mai mulți armatori și-au anunțat intrarea în faliment, iar cei mai afectați sunt marinarii care nu dețin brevet. Este de așteptat ca efectele crizei mondiale să afecteze aproximativ 25% din marinarii romani care provin, cu precădere, de la companii mici, intrate deja în procedura de faliment.

Din datele statistice oferite de instituții de specialitate, cele mai multe firme de shipping, care au anunțat disponibilizări, sunt din Grecia, dar și din Marea Britanie.

Potrivit Sindicatului Liber al Navigatorilor, peste 8.000 de navigatori români și-au petrecut sărbătorile de iarnă pe mare, în statisticile Autorității Navale Române fiind înregistrați 23.000 de marinari.

Litoralul românesc (VI)

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

colonel (r) Vergiliu MOROIANU

La nord de Gura Portiței se află rezervația naturală Periteasca – Leahova, cu o suprafață de 3.000 hectare, delimitată de apele lacului Razim, (prin grindul Coșna), ale lacului Golovița și cele ale Mării Negre. În interiorul rezervației se află luciul de apă al lacurilor Leahova (Mare și Mică) și Coșna. La capătul nordic al rezervației se află punctul pescăresc Periteasca. În ultimii ani s-a manifestat dorința ca gârla de la Portița să fie închisă. Ca urmare, în prezent, apa din lac nu se mai scurge în mare. Acum aici a apărut un camping, care în sezonul estival asigură condiții de trai celor care doresc să facă plajă pe un nisip fin și să facă baie într-o apă curată precum și pentru cei care doresc să pescuiească sau să mănânce un borș pescăresc. Referitor la această gură – Portița, mai trebuie amintit că, primăvara, din apa mării pătrundeau bancuri mari de chefal ce se hrăneau toată vara cu planctonul din lac și că toamna, când apa din lac se răcea se întorceau în apa mării. Pentru a fi opriți să migreze toamna, gura se închidea cu un gard din lemn prevăzut cu o deschizătură specială din care chefalul se pescuia cu ușurință.

În anul 1963, în luna iunie, cu o formație de 18 militari, am poposit cu corturile noastre la Gura Portiței, pentru a executa lucrări topohidrografice la Marea Neagră, în zona nord Periboina Mare - sud Periteasca.

De la Periteasca cordonul litoral ia o direcție de la vest la est, pe care la circa 19 Km se află punctul pescăresc La Zatoane (Perișor). La acest punct se poate ajunge pe cordonul litoral plecând de la Gura Portiței pe calea apei, din portul pescăresc Jurilofca, prin lacurile Golovița, Razelm și canalele Dranov și Perișor. Pe grindul care se formează de la acest punct se afla o cherhana și clădirea unei subunități militare, un post de observare și un semnal pentru asigurarea navigației. Zona de Delta delimitată la sud-est de cordonul litoral, grindurile

Dănilă, Buhazului și Flămânda, la vest de canalul Perișor și de canalul Tarița – Perișor, la nord-vest de brațul Sfântu Gheorghe, are o suprafață de 11000 hectare. În interiorul rezervației se află lacurile Zatoane (Mare și Mic); și ea este traversată de canalele Perișor, Lejai, Crasnicol, Buhazu, Palade și Ciotica – Zaton. Toate aceste canale au legături între ele prin canalul Tarița – Perișor – Belciug. În cele două rezervații poposesc, se hrănesc și cuibăresc

aceasta, după 1,5 Km, se desparte în două și formează grindul Olinca pe care a fost construit și dat în folosință, încă din anul 1855, farul, care va servi navigația până în anul 1985. Farul a fost predat organelor locale pentru a fi folosit ca punct de observare al zborurilor păsărilor. După ramificație, apa din gârla Turceasca se varsă în mare într-o zonă puțin adâncă, numită de localnici Meleaua.

La sud de Gura Sfântu Gheorghe, între grindul Olinca și apa mării, în urma apelor mari, catastrofale din 1897, s-a format insula Sacalin, care se dezvoltă continuu către sud-est, având tendința să se unească cu cordonul litoral în punctul pescăresc Ciotica. Noua formațiune de uscat este fragmentată în mai multe locuri formând insulele Sacalinul Mic în nord și Sacalinul Mare în sud.

În anul 1964 pe această insulă se aflau bornate și semnalizate punctele geodezice Sacalinul Mic și Sacalinul Mare. Bazându-ne pe aceste două puncte și pe alte puncte geodezice din zonă (Ciotica, Grindul Flămânda). Împreună cu colegul meu, căpitanul Ignat Liviu, am executat ridicarea grafică a acestei formațiuni insulare la scara 1:10.000. Măsurători si-milare executate în anii următori, au arătat că nisipul de pe insulă se deplasează spre sud vest și către uscat. Ca urmare a acestui fapt s-a impus mutarea semnalului de navigație de la Ciotica pe Sacalinul Mare (august 1976). La nord de brațul Dunării se află comuna Sfântu Gheorghe, locuită de lipoveni care se ocupă cu pescuitul. Ei obișnuiesc să spună uneori că localitatea lor se numește din vechime Catârleț. Am fost pentru prima dată în această comună în anul 1955, pe când eram tânăr locotenent, precum și în anul 1964, când am realizat planul comunei, la scara 1:10.000. Nu știam de unde și de ce localnicii numesc localitatea lor Catârleț și numai uneori Sf Gheorghe. Mai târziu, după ce am cercetat Analele Dobrogei, am găsit explicația într-un extras din Istoria Imperiului Otoman a lui



multe specii de păsări din cele 335 care populează Delta Dunării, declarată "Paradisul păsărilor".

De la Perișor până la punctul pescăresc Ciotic sau Ciotica (19 Km) cordonul litoral, format din grindul lui Dănilă este îngust și foarte instabil. El separă apa mării de cele două lacuri Zatonul Mare și Zatonul Mic. Zona este cunoscută sub denumirea de La Zătoane. Cu toată îngustimea și instabilitatea sa, cordonul litoral permite deplasarea, pe jos, până la Ciotica și de aici mai departe, încă 4 –5 Km, pe grindurile Buhazului și Flămânda. Accesul la Ciotica se face prin canalul Ciotica ce pleacă din brațul Sf. Gheorghe, sau prin canalele Buhaz sau Zaton – Ciotica. De la Ciotica deplasarea pe plajă spre Sfântu Gheorghe este practic imposibilă deoarece apa mării se unește cu cea a deltei. În apa mării, pe o distanță destul de mare, se văd rizomi de stuf; ca urmare, fenomenul transgresiunii se manifesta din plin în această zonă.

În apropierea comunei Sfântu Gheorghe, din partea dreaptă a Dunării pleacă spre sud gârla Turcească;

Dimitrie Cantemir, prin care se explică semnificația denumirilor Catârleț și Capsincea- două localități din Dobrogea. „...Cassim Gium cu numele acesta numesc turcii pe Sfântu Dumitru, despre care, ca și des-pre Sfântu Gheorghe - numit la ei Chisrelles – zic legendele lor fabuloase că a fost musulman. Ei țin sărbătorile acestor doi sfinți chiar în zilele în care le țin și creștinii orientali, adică la 23 aprilie și 26 octombrie. După aceste două zile, ca după doi poli universali își reglează turcii expedițiile lor războinice. După 23 aprilie ei pornesc în companie, iar după 26 octombrie se reîntorc acasă. Soldatul care după Sfântu Gheorghe nu se prezintă pe câmpul de exerciții își pierde solda și recompensa sau trebuie să suporte și alte pedepse....Iar după ce și-a făcut serviciul în lunile de la Sf. Gheorghe la Sf. Dumitru, din această zi înainte nici un soldat nu poate fi constrâns a se supune ordinilor generarilor, ba chiar nici sulta-nului, afară de cazul când, pentru binele public, se leagă de bună voie a servi mai departe. Căci soldatul care după Sfântu Dumitru vine la Ordi – cadassi sau la judele armatei și îi cere Cassisigili, adică certificat, că în acest an și-a îndeplinit cu credință serviciul, ceea ce nu i se poate refuza, unul ca acela poate merge sigur și liber din armată, fără teamă de înfruntare sau pedeapsă. Căci nici un soldat turc, deși cu toții primesc solda tot anul, nu e obligat a servi mai mult de șase luni într-un an“.

Locuitorii din Sf. Gheorghe, la origine lipoveni, pescuiesc primăvara scrumbia de Dunăre, pe brațul Dunării; morun, păstruga și nisetrul în apele din Marea Neagră; crapul, somnul, știuca sau șalăul în bălțile și canalele din Delta Dunării. În comună se află o biserică, scoală, cămin cultural cu bibliotecă, oficiu poștal cu centrală telefonică, un post meteo, magazin universal, brutărie, restaurant. La nord-est de comună se află cimitirul și lângă acesta funcționează, pentru asigurarea navigației, un radiofar circular și farul nou Sf. Gheorghe, intrat în serviciu după ce farul vechi de pe grindul Olinca nu a mai corespuns nevoilor navigației (1968).

La nord de gura de vărsare a brațului, cordonul litoral se mărește mult către vest prin grindurile Cășla Vădanei, Sărăturile, Cerbului, Iepurilor, care se unesc cu grindul Ivancea la sud de lacul Roșu. Canalul Ivancea – Roșu face legătura pe apă între brațul Sf. Gheorghe și lacul Roșu, care la rândul său comunică spre nord, printr-un canal scurt cu lacul Roșuleț și mai departe prin Gârla Împutiță cu Canalul Sulina.

Cordonul litoral în dreptul lacurilor

Roșu și Roșuleț se îngustează foarte mult, la câțiva zeci de metri și se dezvoltă spre nord până la digul de sud al canalului navigabil Sulina, fiind întrerupt de apa ce se scurge în mare prin Gârla Împutiță. La aproximativ jumătatea distanței dintre gura brațului Sf. Gheorghe și Sulina se află punctul denumit Cășla Vădanei (conform dicționarului limbii române, așezământ provizoriu turcesc sau tătăresc, așezare de păstori, unde se mulg oile sau vacile, stână – turcesc Kisla). În această zonă a existat un semnal pentru navigație - din metal cu dungi orizontale roșii și albe (fostul far de la Mangalia) pe care, după ce a fost transportat în zonă, s-a montat, pentru suprastructură un eșafodaj din lemn. Pe grindul de la nord de Sfântu Gheorghe au fost ridicate semnalele unei baze de viteză de 2 Mm în scopul ca navele din zonă, să-și determine viteza și datele evolutive. Pe grindul Cășla Vădanei se poate circula chiar cu mijloace auto până la semnalul de navigație și de aici pietonal până la Gârla Împutiță. În dreptul lacurilor Roșu – Roșuleț, foarte aproape de malul mării, se afla un punct pescăresc; și în spatele său a fost ridicat un alt semnal pentru asigurarea navigației. Se pare că în urma evenimentelor ce au urmat după anul 1989 acest semnal precum și cele de pe Cășla Vădanei au dispărut.

Cele două diguri care delimitează canalul navigabil Sulina și care încep de la mila marină zero, au înaintat mult în apa mării, unde în anul 1985 a fost construit și dat în sevicu, în folosul navigației, farul nou de aterizare Sulina. Cu înălțimea sa de 49m și cu un sistem de iluminare performant (lumină albă cu un grup de trei sclipiri, perioadă 16,2 secunde), poate fi observat de la 19 mile marine.

Sulina, oraș port fluvio-maritim, situat între milele maritime 0 la 2 de pe brațul cu același nume, este cel mai estic oraș al țării, clădit pe cel mai nou pământ al României (45° 09' latitudine nordică și 28° 46' longitudine estică), cu maluri joase formate din nisipuri suprapuse pe straturi de măr. Așezarea are o istorie bogată. Despre cetatea antică Solinae amintește Ovidiu în Ponticile sale; Constantin Propfirogenetul, împăratul Bizanțului amintește în lucrarea sa „De administrado imperio“, încă din anul 945 despre Selina. Pe la 1320, Mario Sanudo precizează că Sollina vine de la sarea ce se folosea la conservarea peștelui. Puțin mai târziu, pe la 1327 găsim Selena pe o hartă a genovezului Pietro Visconte. Tot el dă informații despre port și atelierile sale, subliniind că intrarea în port, dinspre mare, se face cu destulă greutate.

La 1653 Paul Alep constată împotmolirea gurii. El a văzut 60-70 de corăbii care așteptau aici de luni de zile. J.B.Lechevalier arată că acest braț al Dunării este cel mai propriu pentru navigație între celelalte brațe sau guri numite bocas...cele două diguri ridicate pe ambele maluri și prelungite în mare, cel din stânga mai lung, cu farul plasat odinioară la extremitatea sa... Farul de pe malul drept există încă. Pe la 1846 inginerul francez Xavier Hommaire de Hell este nevoit să aștepte la Sulina 24 de ore până a găsit, cu greu, un ghid local care, în schimbul unei importante sume de bani, să arate comandantului navei drumul de urmat. El mai precizează că în 1846 la Sulina existau 120 de case în care trăiau 600 de persoane.

În 1850 Sulina era port-liber și avea peste 1000 de locuitori, care erau pescari, piloți, proprietari de taverne sau de vase tehnice. Este interesant de redat și părerea voiajorului ieșan Mihail Haret care ... Vede farul în forma unui turn de piatră, care luminează departe marea. Interesant este felul cum descrie ieșirea la mare... „Trecerea se însemna cu stâlpi (adică școndri n.m.), înfipti și niste bombe plutitoare (geamanduri sau balize n.m.) care indică... pe unde se poate trece... Un funcționar, într-o barcă anunță comandantul vasului, dacă poate sau nu să iasă în mare“. La 1853 Boucher de Pethers prezintă situația de la Sulina astfel: „În măsura în care ne apropiam de Sulina, observam dincolo de bară, catarge, mai întâi mai mici, dispărând sub valuri asemănătoare unui crâng. Din clipă în clipă, catargele cresc, cerul devine codru... această intrare a trecerii nu este încurajatoare, ea seamănă cu aceia a altei lumi“.

La începutul războiului Crimeei (1853) Sulina avea circa 1000 – 1200 de locuitori, cei mai mulți ionieni, greci sau maltezi. Pe la 1856 călătorul german Wilhelm Hamm găsește la Sulina multă mizerie omească; aici – zice el – a curs lepădătura întregei Europe, maltezi fugari, pirați urmăriți, ucigași care se ascund de lege... dezertori, șarlatani de tot felul... După acest război, controlul asupra Sulinei revine Austriei. În oraș apar noi locuitori. Se instaurază ordinea. Apare deputația comunală (patru membri) și un primar. Ordinea în port este asigurată de către nava de război „Taurus“, Liniștea în oraș este garantată de un detașament de infanterie austriac. Numărul caselor ajunge la 234 și cel al locuitorilor la 1.755. Comisia Europeană a Dunării pune ordine pe braț și asigură liniștea în oraș.

continuare în pagina 29

Starea resurselor demersale din Marea Neagră

dr. ing. Valodia MAXIMOV,
dr. ing. Simion NICOLAEV,
dr. ing. Tania ZAHARJA
INCDM „Grigore Antipa” Constanta;
E-mail: vova_maximov@yahoo.com

continuare din „Marea Noastră”
numărul 70

Neogobius melanostomus (Pallas, 1811) strunghil: denumiri F.A.O: eng.- black spotted goby; fr.- gobie à taches noires; sp.- gobio pintado; dimensiuni: între 12 și 17 cm, maximum 22 cm;

Răspândire: formă ponto-caspică, strunghilul este frecvent în Marea Neagră, Marea Marmara și Marea Azov precum și toate lacurile și limanele riverane acestora. La litoralul românesc se întâlnește peste tot, inclusiv în complexul Razelm-Sinoe și lacurile Sutghiol, Tatlageac, Mangalia.

Bioecologie: specie marină, adaptată la apă salmastră. Populează fundurile de piatră sau de nisip presărate cu pietre, până la o adâncime de 10-15 m. În limanurile și lacurile litorale preferă de asemenea fundurile nisipoase, dar se întâlnește și pe fundurile măloase. Se reproduce mai ales în lunile mai-iunie, preferând apele salmastre.

Strunghilul este un pește foarte vorace și consumă exclusiv hrană animală, în primul rând lamelibranhiate (*Cardium*, *Dreissena*, *Mytilus*, *Corbulya*), crustacee (crevete, amphipode, crabi, isopode, *Balanus*), pești mici (aterine, clupeide și chiar guvizi) și larve de chironomide.

Se pescuiește cu undițe, paragat și setci de guvizi.

Importanță comercială: este specia de guvizi cea mai abundentă, având o valoare nutritivă ridicată a cărnii. Se consumă în stare proaspătă și uneori sărată, pretându-se bine și la conserve.

Familia Acipenseridae: În zona marină românească a Mării Negre, familia Acipenseridae este reprezentată de trei specii: morun (*Huso huso*), nisetru (*Acipenser guldenstaedtii*) și păstrugă (*Acipenser stellatus*).

Acipenser stellatus (Pallas, 1771) – păstrugă: denumiri F.A.O: eng.- starry sturgeon, sevruga; fr.- esturgeon étoilé, sevruga; sp.- esturión estrellado; dimensiuni: maximum 180 cm; comune de la 110 la 140 cm;

Răspândire: abundentă în Marea Caspică și Marea Azov, comună în Marea Ne-

agră, dar foarte rară în Marea Marmara. Este semnalată accidental în Marea Mediterană și Marea Adriatică.

Bioecologie: specie migratoare anadromă, ducând o viață pelago-bentonică, urcând în mod regulat, noaptea spre suprafață, în căutarea hranei. Cea mai mare parte a vieții o petrece în mare, la adâncimi mai mici decât morunul și nisetru, în zona faciesului mitiloid, apropiindu-se adeseori de țărni în timpul verii iar toamna se retrage din nou spre zonele mai adânci de 80-100 m. Exemplarele tinere se întâlnesc în număr mare în imediata vecinătate a țărmului, mai ales în fața gurilor Dunării (Antipa, 1905, Băcescu, 1960). Migrația spre Dunăre începe după morun și nisetru, în martie sau aprilie, la o temperatură de 8-11°C, maximum fiind atins în luna mai. Se reproduce spre sfârșitul lunii mai, atât în Dunăre, în locuri adânci, în condiții de circulație puternică a maselor de apă, cât și în fața gurilor acesteia. Tineretul se întoarce în același an în fața gurilor de vărsare ale Dunării, unde rămâne cel puțin doi ani, după care se retrage spre mare, în zona de larg. În Dunăre, hrana puietului constă din larve de chironomide, tricoptere, efemeride, crustacee, iar a adulților, din moluște, crustacee și pești.

Poate fi pescuit cu carmace, setci, ohane, talianul și traulul de fund.

Importanță comercială: carnea este gustoasă, fără a atinge savoarea celei de nisetru. Poate fi comercializată și consumată în stare proaspătă, refrigerată, congelată, sărată, afumată, conserve, iar icrele, proaspete sau sărate.

3. **Dinamica pescuitului demersal în Marea Neagră**

3.1 **Evoluția capturilor demersale în Marea Neagră**

Prin poziția sa în interiorul uscatului, Marea Neagră este o mare de tip continental, oarecum izolată și îndepărtată de ocean. Forma bazinului este eliptică, alungită, ușor îngustată la mijloc, având o su-



prafată de 423.488 km² și un volum de 537.000 km³ de apă.

Captura totală realizată în această arie, în perioada 1991-2000, conform statisticilor

FAO, a fost de 3.400.195 t (capturile anuale oscilând între 250.570 t /1991 și 461.969 t /1999), din care capturile demersale reprezintă numai 12% (458.412 t).

Din captura totală realizată în pescuitul marin din Marea Neagră, grupa speciilor pelagice deține ponderea cea mai ridicată. 74% (*Engraulidae*, *Clupeidae*, *Scombridae*, *Carangidae*), urmată la mare distanță de grupa speciilor demersale (12%) (*Gadidae*, *Mullidae*, *Pleuronectidae*, *Bothidae*, *Soleidae*, *Rajidae*, *Acipenseridae*, *Sparidae* și *Gobiidae*), cea a nevertebratelor cu 3% și alte specii 11%.

Deși în grupul speciilor demersale există o multitudine de specii cu valoare economică comercială ridicată, din punct de vedere cantitativ acestea nu se ridică la nivelul speciilor pelagice.

Din cele peste 60 de specii demersale semnalate în statisticile de pescuit FAO, apar doar 20 de specii (15 familii). Astfel, din captura totală a speciilor demersale de 458.142 t, ponderea cea mai mare o are familia *Gadidae* (*Merlangius merlangus* - bacaliar) - 40,86%, urmată de familiile *Mullidae* (*Mullus surmulentus* - barbun roșu, *Mullus barbatus ponticus* - barbun) cu 16,43% și *Sparidae* (genurile *Pagrus Sparus* și *Boops*) cu 14,64%.

Ponderea celorlalte familii se situează sub 10%, mai importante fiind familiile: *Centracanthidae* (*Spicara* spp - spicara) (7,13%); *Scophthalmidae* (*Psetta maeotica* - calcan) (4,26%); *Pleuronectidae* (*Platichthys flesus luscus* - cambulă) (3,69%); *Triglidae* (*Trigla lucerna* - rândunică de mare) (3,33%) și *Gobiidae* (*Mesogobius batraccephalus* - hanos, *Neogobius melanostomus* - strunghil) (3,07%).

La exploatarea bioresurselor demersale din Marea Neagră, participă toate cele 6 țări riverane, dintre care se desprinde net flota de pescuit a Turciei, cu realizări de peste 94,3% din captura totală, urmată la mare distanță de cea a Ucrainei cu 2,2%, Rusiei cu 1,95% și României 1,14%. Realizările Georgiei și mai ales ale Bulgariei sunt foarte reduse, reprezentând doar 0,24%, respectiv 0,16% din captură. Procentul foarte ridicat al capturilor demersale obținute de Turcia (94,3%) se datorează numărului de nave și ambarcațiuni utilizate în activitatea de pescuit (peste 4.000 unități).

3.2 **Evoluția capturilor demersale în sectorul marin românesc**

Deși România este o țară cu ieșire la mare, având o lungime de litoral de 244 km,

până în anul 1980, ponderea pescuitului costier a fost mică, reprezentând doar 8% din captura totală a pescuitului marin/oceanic, fiind obținută în principal printr-un pescuit pasiv (taliene, năvoade de plajă, setci, ohane, carmace), amplasate de-a lungul litoralului cuprins între Sulina și Mangalia.

Începând cu anii 80, odată cu achiziționarea primelor nave de pescuit de tip B 410 în anul 1981 (Morunului și Delfinului) și reorganizarea flotei „de pescuit” costier, prin dotarea cu noi traulere (tip „Baltica” și TCMN), capturile românești au crescut progresiv, de la un an la altul, de la 10.080 t /1981 la 15.835 t /1986. Din captura totală realizată, speciile demersale au reprezentat o pondere redusă, în jur de 10%, exceptând anii 1985 și 1990 când au avut o pondere de 25,33%, respectiv 42,87%, datorită în special creșterii capturilor de bacaliar (*Merlangius merlangus euxinus*). Capturile realizate la litoralul românesc au fost și sunt dependente atât de zona de activitate, cât și de tehnologia de pescuit utilizată.

Ponderea scăzută a capturilor demersale, s-a datorat atât faptului că navele costiere au pescuit cu prioritate specii pelagice gregare mici (șprot, stavrid, hamisie), obiectivele acestora fiind realizarea unor producții fizice importante, cu neglijarea diversității și a valorii comerciale a capturilor, cât și menținerea de către stat a unor prețuri scăzute pe piața internă, prețuri total în dezacord cu costurile de exploatare, motiv pentru care de multe ori pescuitul demersal este declarat nerentabil.

După anul 2001, operatorii economici ce activează în sectorul românesc, și-au schimbat opțiunile, acordând prioritate dotării navelor cu echipamente și unelte de pescuit specializate în pescuitul demersal. În perioada 2000–2006, capturile demersale au oscilat între 200–360 t/an.

Din cele peste 20 de specii demersale care apar în statisticile F.A.O., în perioada 2000–2006, în sectorul marin românesc al Mării Neagre, sunt trecute doar 10, aparținând a 7 familii. La fel ca pe ansamblul întregii mării și în zona litoralului românesc ponderea cea mai ridicată aparține familiei Gadidae (bacaliar), cu peste 42,0%, o specie mai puțin valoroasă datorită calității cărnii sale, urmată îndeaproape de familia Gobiidae - 28,30%, (hanos, guvid de mare, strunghil) și 15,98% familiile Scophthalmidae (calcan) și respectiv 6% - Mullidae (barbun).

Celelalte specii demersale, deși au o valoare ridicată, atât din punct de vedere al calității cărnii, cât și a valorii comerciale, nu se ridică decât la 1% - familia Acipenseridae (morun; nisetru, păstrugă), 1% - familia Squalidae (rechin) și 1% - familia Soleidae (limbă de mare).

CONCLUZII

Din cele prezentate se pot evidenția următoarele aspecte:

- în Marea Neagră a fost semnalată prezența a peste 60 de specii demersale, aparținând a peste 20 de familii, cele mai importante fiind: Acipenseridae (păstrugă, nisetru, morun), Serranidae; Sciaenidae (milacop); Mullidae (barbun); Sparidae, Labridae (coris, papagal de mare); Gobiidae (hanos, strunghil); Scophthalmidae (calcan); Pleuronectidae (cambulă) și Soleidae (limbă de mare);

- dacă în anii '60, în sectorul marin românesc erau semnalate numeroase specii demersale, care avea un aport important în pescuitul marin, în prezent numărul acestora a scăzut foarte mult, frecvent întâlnindu-se: bacaliar, hanos, strunghil, barbun, calcan, păstrugă, nisetru și morun;

- captura totală realizată în Marea Neagră (1991–2000), conform statisticilor FAO/2000, a fost de 3.400.195 t, din care capturile demersale reprezintă numai 458.412 t (12%); ponderea cea mai mare o are familia Gadidae - 40,86%, urmată de familiile Mullidae - 16,43%, Sparidae - 14,64%, Centranchidae - 7,13%; Scophthalmidae - 4,26%; Pleuronectidae - 3,69%; Triglididae - 3,33% și Gobiidae 3,07%. La exploatarea bioresurselor demersale din Marea Neagră, participă toate cele 6 țări riverane;

- pescuitul demersal românesc se confruntă în prezent cu: ambarcațiuni necorespunzătoare mediului marin; lipsa condițiilor minime de siguranță a navigației, igienă și păstrare a peștelui; riscuri de accidente pe mare; unelte de pescuit nestandardizate; productivitate scăzută; pregătire profesională scăzută; administrație, inspecție și control insuficient organizate; piață ineficientă și promovare scăzută a produselor pescărești; interes scăzut pentru procesarea speciilor demersale; acces limitat la resurse financiare; lipsa facilităților de debarcare; dotări tehnice insuficiente și instalații învechite; slaba organizare a producătorilor și pescarilor; diversitate redusă a produselor pescărești; condiții de muncă neadecvate; lipsa controlului sanitar - veterinar; implementarea deficitară a rezultatelor cercetării.

Pentru redresarea pescuitului demersal, cât și pentru menținerea și stabilizarea forței de muncă în zona marină, sunt necesare: dezvoltarea infrastructurii în scopul de a asigura o industrie pescărească profitabilă și competitivă pe termen lung, prin modernizarea și construirea de porturi pescărești și puncte de debarcare; sprijinirea înființării de organizații de producători, instruirea acestora în scopul îmbunătățirii managementului resurselor; creșterea eficienței procesării peștelui și a activităților de

marketing, în conformitate cu cerințele consumatorilor și standardele de calitate și siguranța alimentelor (construirea de unități de procesare); instruirea pescarilor pentru dobândirea cunoștințelor minime necesare despre resursele marine vii și locul lor în ecosistem; modernizarea ambarcațiunilor în vederea îmbunătățirii siguranței navigației, igienei și asigurarea condițiilor de păstrare a produselor pescărești; dotarea pescarilor cu ambarcațiuni mici, sub 12 m; unelte de pescuit și echipamente selective pentru reducerea impactului pescuitului asupra ecosistemelor și fundului marin; acordarea de prime tinerilor pescari (sub 40 ani) care încep pentru prima dată o activitate în domeniul pescăresc prin achiziționarea unei ambarcațiuni sau a unei nave.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Bănărașcu P, 1964 - Fauna Republicii Populare Române, Pisces Osteichthyes (pești ganoidi și osoși) volumul XIII, ed. Academia RPR București, p. 960;

Cărăușu S, 1952 - *Tratat de Ichtiologie*, ed. Academia RPR București, p. 800;

F.A.O. 2000 - *Fishery statistics. Capture production*, vol. 90, Roma, p. 725;

Maximov V., Dumitrescu V., 1994 - *Ghid comercial de pești și produse pescărești*; M.A.P.P.M. București, I.R.C.M. Constanța, p. 295;

Maximov V., 1994 - *Dicționar multilingv de pește și nevertebrate*; M.A.P.P.M. București, I.R.C.M. Constanța, p. 302;

Maximov V, Zaharia T, 2002 - *Sinteza datelor și informațiilor privind situația actuală a pescuitului demersal din zona litoralului românesc al Mării Negre*; AGRAL București, 29 p;

Maximov V, Nicolaev S, Radu G, Anton E, 2003 - *Actual state of the Romanian marine, demersal fisheries; Workshop on Demersal Resources in the Black Sea & Azov Sea. Turkish Marine Research Foundation, Publication: 14, B. Ozturk and F. Saadet Karakulak (Eds.), p. 104-114;*

Maximov V., Nicolaev S., Staicu I., Radu Gh., Radu E., Anton E., 2004 - *Rôle actuel et perspectives de la pêche demersale dans l'exploitation des ressources halieutiques de la zone marine roumaine*; INCDM Constanta, *Cercetari Marine/Recherches Marines* nr. 35, p. 173-190;

Maximov V., Radu Gh., Staicu I. 2006 - *Contribuții la cunoașterea caracteristicilor biologice ale unor specii de pești demersali din zona marina romaneasca a Marii Negre* INCDM Constanta, *Cercetari Marine/Recherches Marines* nr. 36, p. 153-172, ISSN: 020-3069;

Nikolski G.V., 1962 - *Ecologia peștilor*, Academia RPR București, p 361;

Nicolaev S, Radu G, Butoi G, Anton E, 1994 - *Structura pescăriilor românești la Marea Neagră, evoluția capturilor și mutațiile structurale produse în ultimii 10 ani. Romanian National Report. Working Party an Fisheries Constantza, (11-13 aprilie);*

Svetovidov A.N. 1964 - *Riba Chernova More* Ac. Nauč. SSSR Moskva, 550 p;

Zaițev Y. P., și al - 1999 - *Black Sea Rea Data Book*, p. 411.

Interesele maritime ale României Promovarea intereselor navale ale României

Romanian maritime interests Importance of promoting Romanian maritime interests

Ștefan GEORGEȘCU*

În această lucrare, susținută la Sesiunea științifică a Universității Naționale de Apărare „Carol I” - mai 2009, se dorește prezentarea legăturilor intrinsece existente între România și Marea Neagră din punct de vedere geopolitic.

Din această perspectivă se prezintă interesele României la Marea Neagră și în regiunea extinsă a Mării Negre subliniindu-se că aceasta nu reprezintă o problemă conjuncturală, istorică sau o consecință a evoluțiilor geopolitice actuale.

Pentru apărarea acestor interese și promovarea lor se reiterează ideea că România trebuie să devină o putere maritimă regională. Aceasta reprezintă o condiție a promovării intereselor naționale la Marea Neagră.

Interesele României la Marea Neagră, pot fi constrânse de factori de risc de natură economică, politico-militară și militară. Prin promovarea intereselor la Marea Neagră România devine un factor de stabilitate în regiune, contribuind la afirmarea unui climat de stabilitate și securitate, atât în Marea Neagră, cât și în regiunea extinsă a Mării Negre.

The subject of this presentation is to emphasize the intrinsic relationship between Romania and Black Sea, taking into consideration geopolitical issues.

From this point of view it is presented Romanian interests regarding Black Sea and the extended region of Black Sea, taking into account the fact that it doesn't represent a conjunctural or a historical issue or a consequence of actual geopolitical evolutions.

In order to sustain and promote these interests it is much and much stressed the idea that Romania has to become a regional maritime power.

This represent a condition for promoting national interests in Black Sea region.

Romanian interests in Black Sea region can be compeled by risky economic, military-political and military factors.

Promoting our interests in Black Sea region, Romania becomes a factor of stability in the region, contributing at the same time to a stability and security climat, both in Black Sea region and in the extended region of Black Sea.

România și Marea Neagră reprezintă două entități geografice inseparabile. Fără Marea Neagră, România ar fi ca o întindere de uscat neîmplinită; fără România, Marea Neagră ar fi precum o nemărginire fără identitate. Importanța Mării Negre pentru România este dependența de conceptul de regiune a Mării Negre, care reprezintă astăzi interesele vitale ale statelor Uniunii Europene în accesul facil la resursele energetice caspice, nevoia de creare a unui mediu de securitate stabil, predictibil și coerent în imediata vecinătate a frontierelor spațiului european comun.

Regiunea Extinsă a Mării Negre cuprinde atât statele riverane cât și Republica Moldova și statele din zona Caucazului de Sud, Armenia și Azerbaidjan¹.

Regiunea Extinsă a Mării Negre = zonă de intersecție a două sisteme interactive: cel al comunității euro-atlantice, reprezentată de UE și NATO și cel alcătuit de CSI și OTSC² sub influența Rusiei.

Din perspectiva Europeană, trei țări sunt state membre ale UE – Grecia, România și Bulgaria; o țară este candi-

dată la intergrare în UE – Turcia; cinci țări sunt partenere PEV³ – Republica Moldova, Ucraina, Georgia, Armenia și Azerbaidjan; o țară beneficiază de un parteneriat strategic cu UE – Federația Rusă.

Coasta românească a Mării Negre oferă României ieșire liberă la oceanul planetar prin Bosfor, Dardanele apoi prin Marea Egee și Marea Mediterană prin Strâmtoarea Gibraltar la Oceanul Atlantic și de aici spre restul lumii. Această deschidere spre 71% din suprafața planetei are consecințe însemnate asupra României.

Acestea se referă la:

- accesul la resursele nelimitate ale oceanului;
- o situație geostrategică favorabilă; posibilitatea dezvoltării orașelor costiere;
- posibilitatea dezvoltării unei rețele de transport;
- posibilitatea dezvoltării unui turism variat și complex.⁴

Din perspectiva și în afirmarea acestei unități indivizibile, România este obligată

să-și promoveze interesele care îi garantează existența. Pentru aceasta, România trebuie să își exercite rolul de putere maritimă regională, în contextul în care acest rol este realizat, acesta trebuie să fie gestionat doctrinar de Strategia de Securitate a României. Din acest punct de vedere, România trebuie să își asume responsabilități regionale în afirmarea unui climat de stabilitate și securitate în Regiunea Extinsă a Mării Negre.

Interesele României la Marea Neagră și în Regiunea Extinsă a Mării Negre: nu reprezintă o problemă conjuncturală; nu reprezintă o problemă istorică; nu reprezintă doar o problemă a evoluției situației geopolitice.

Ele reprezintă mult mai mult.

Într-o Europă care tinde spre propria sa integralitate teritorial-continentală, interesele României devin, în proporțiile specifice ale indivizibilității strategice, interesele Uniunii Europene, interese pentru care România acționează ascendent și consistent.

Marea Neagră, unul din cele mai vechi sisteme geopolitice din Europa, de

* Comandor, doctor, Comandamentul Flotei, stefan102001@yahoo.com



o însemnătate strategică deosebită pentru România, a redevenit o realitate pentru comunitatea Euroatlantică după terminarea războiului rece.

După dispariția Imperiului Țarist și Imperiului Otoman, sistemul geopolitic s-a divizat, inițial în centrul Balcanilor și Caucazului, apoi în patru, adăugându-se Centrul Nord-Pontic și cel Anatolian. În prezent interesele Turciei și Rusiei se intersectează mai puțin în bazinul Mării Negre și mai mult în zona republicilor turcofone-musulmane din Asia Centrală, mijloacele de influență ale Turciei în zonă fiind net superioare vis-a-vis de cele ale Rusiei împotriva Turciei.

Aceste atuuri oferă României rolul de poartă comercială sud-estică a Europei.⁵

1. Interesele României la Marea Neagră și în Regiunea Extinsă a Mării Negre⁶

Sunt aproape profetice ideile și tezele lui Nicolae Titulescu, care, în august 1934, în plin efort pentru crearea Înțelegerii Balcanice, sublinia convingător: "Misiunea construirii unei Europe extinse și libere nu va fi completă până când țările din zona Mării Negre nu vor fi pe deplin acceptate de către comunitatea euroatlantică. Regiunea se mândrește cu anticile sale legături cu civilizația europeană, așa cum o arată tot mai mult intensele cercetări istorice și arheologice. Importanța strategică a zonei a fost vizibilă încă de pe vremea grecilor și a romanilor, căci această regiune se află la răscrucea Europei cu Asia Mică și Caucazul. Astăzi avem ocazia de a veni în întâmpinarea acestor țări și de a le include în comunitatea euroatlantică. În plus, consolidând democrația și stabilitatea pe țărmurile acestui bazin istoric, putem contribui la revigorarea străvechiului nume al Mării Negre, făcându-l mai actual ca niciodată: Pontus Euxinus, «Marea Ospitalieră»".

Începutul secolului XXI readuce în prim plan proiecțiile marelui diplomat român. În prezent, România este angajată în proiectarea, afirmarea și gestionarea propriilor sale interese în bazinul Mării Negre și, implicit, în Regiunea Extinsă a Mării Negre.

În acest context, zona Mării Negre, în care România își promovează interesele, este indus cadrulul geopolitic internațional prin propriile sale specificități definitorii⁷, precum:

- implicarea externă a statelor riverane Mării Negre, în procesul de implementare și de asigurare a unei stabilități democratice, a dezvoltării economice și prosperității sociale în Marele Orient Mijlociu;

- asigurarea unei platforme adiționale destinată cooperării dintre SUA și UE într-o

regiune în care interesele lor strategice, practic, sunt complementare, fapt ce ar putea duce la reușita demersurilor lor;

- întărirea capacității Alianței Nord-Atlantice de a se angaja în operații militare în afara zonei, foarte posibil în Marele Orient Mijlociu, și, în acest caz, asigurarea sprijinului unora dintre partenerii din afara NATO;

- angajarea pozitivă a Rusiei, pe fondul luării în considerație a intereselor sale legitime de securitate, care pot fi mai eficiente îndeplinite în condițiile unei vecinătăți stabile și prospere, decât într-un climat instabil;

- încurajarea dezvoltării și a asumării unei identități regionale a Mării Negre ca partener de sine stătător Occidentului, fapt posibil prin politici înțelepte desfășurate concomitent de către NATO-UE-SUA.

În acest context geopolitic, România și-a afirmat intenția de a fi un vector de stabilitate, democrație și de promovare a valorilor euroatlantice în regiune.

România, promovându-și deschis și fără echivoc propriile interese, poate fi un vector al intereselor fundamentale ale UE în această regiune, evoluția proceselor internaționale subliniind, în ultimă instanță, faptul că interesele României sunt și ale Europei. În acest context, care ar fi interesele României ca stat riveran la Marea Neagră, cu o zonă litorală de 245 km ?

Interesele naționale ale României pot fi promovate în regiunea M. Negre prin:

- valorificarea oportunităților economice;

- asumarea constructivă a oportunităților culturale;

- implicarea în domeniul educației și al dezvoltării sociale din regiune;

- combaterea corupției, a crimei organizate și a terorismului;

- transformarea regiunii Mării Negre într-un vector de solidaritate și cooperare, ca determinare a coeziunii sociale a Europei⁸.

Toate acestea sunt posibile în contextul în care România va deveni, practic, o putere maritimă regională, potențialul general de afirmare în această direcție configurând, practic, coordonatele strategice ale interesului național la regiunea Mării Negre.

2. România - putere maritimă regională, unul din interesele naționale majore

Nu numai importanța în dezvoltare a regiunii Mării Negre (în contextul extrem de complex și, nu de puține ori, contradictoriu al acestui început de secol) ci însuși faptul că România beneficiază de o ieșire la mare (245 de kilometri) reclamă afirmarea statului nostru ca putere maritimă

regională în contextul geopolitic și geostrategic al acestui spațiu. În regiunea Mării Negre se produce fluxul de materii prime strategice dinspre Orient spre Europa unională, regiunea reprezentând un spațiu frecvent de cooperare economică, politică și militară, iar prin mutațiile geopolitice și geostrategice produse, un spațiu care antrenează implicarea activă a marilor actori internaționali și a organismelor internaționale ce au vocația arhitecturii globale.

De altfel, modul și măsura în care România își promovează și își apără interesele în regiunea M. Negre sunt nemijlocit dependente de puterea sa maritimă, în acest sens interesele majore ale țării noastre fiind determinate de:

- aprovizionarea cu materii prime pe căile de comunicații maritime și fluviale;

- exploatarea subsolului marin;

- dezvoltarea explorării și exploatarei submarine;

- promovarea și dezvoltarea activităților economice ce se desfășoară pe mare și pe fluviu;

- promovarea imaginii sale pe glob prin intermediul drapelului național pe mările și oceanele lumii;

- implicarea în activități de sorginte euroatlantică desfășurate în Regiunea Extinsă a Mării Negre.

Or, toate aceste interese, sunt posibile în contextul coagulării și afirmării puterii maritime, esența acesteia la nivelul unui stat riveran fiind reliefată de gradul de exprimare a posibilităților de folosire cât mai eficientă a bogățiilor și facilităților maritime în propriul său interes și de capacitatea sa de a interzice potențialilor adversari folosirea mării în spațiul de legimitate națională exclusivă.

Cele de mai sus reflectă, dar și presupun, în fond, elementele constitutive ale puterii maritime⁹: forțele și mijloacele navale militare, aviația maritimă și infanteria marină; marina comercială; infrastructura și resursele logistice, acestea cuprinzând: bazele, porturile, punctele de aprovizionare și depozitele, șantierele navale, atelierile de reparații nave și aeroporturile; sistemul de învățământ de marină; ligile și asociațiile profesionale în domeniu; componentele specializate ale mass-media; șantierele și firmele de profil naval; firmele, instalațiile și navele specializate în cercetarea și exploatarea resurselor maritime, a celor fluviale, precum și a subsolului marin; firmele și asociațiile care promovează turismul pe mare și fluviu, precum și mijloacele din dotarea acestora; institutele de cercetare care activează în domeniul cercetării mediilor acvatice și logistica acestora.

Existența elementelor constitutive ale

puterii maritime a statului român este esențial determinată de ansamblul condițiilor oferite de:

- poziția și configurația geografică a teritoriului național, unde avem în vedere: configurația fizică; întinderea teritorială; lungimea litoralului; existența golfurilor și a pozițiilor favorabile pentru amenajarea porturilor și adăpostirea navelor pe timp de furtună; existența și natura apelor interioare care permit navigația maritimă sau fluvială;
- politica maritimă a statului român, ca ansamblu coerent de teze, idei, principii și norme prin intermediul cărora își promovează interesele în regiunea Mării Negre și, in extenso, în Oceanul Planetar. Din această perspectivă reiese indisolubilitatea, dar și codeterminarea dintre politica maritimă angajată, promovată și evoluția economică generală a României, o Românie dezvoltată durabil pe întinderea de timp a secolului XXI nefiind posibilă fără ca țara noastră să se afirme ca putere maritimă. Aceasta, deoarece interesele maritime și fluviale ale României sunt, organic, parte a intereselor naționale, alături de celelalte componente ale acestuia: economice, politice, sociale, culturale, demografice și de altă natură. "Pachetul" de interese maritime ale României, astfel configurat, se apără de către Forțele Navale ale României, cărora le revine misiunea să proiecteze puterea statului român în

marea liberă, cu scopul îndeplinirii obiectivelor economice, al protejării comunicațiilor maritime și fluviale, oricând și oriunde interesele naționale le cer, dar, în aceeași măsură, și interesele Alianței și cele ale Uniunii Europene.

Pe fondul acestor deziderate cu caracter principal, România este interesată la modul vital de:

- păstrarea și asigurarea integrității sale teritoriale în limitele frontierelor sale, terestre, maritime și fluviale;
- păstrarea neafectată a accesului pe Dunăre în Marea Neagră, prin brațele fluviale, dar și pe Canalul Dunăre-Marea Neagră;
- asigurarea condițiilor pentru impunerea și păstrarea zonelor maritime de interes, cu scopul exploatarea economică și al desfășurării nestânjenite a activităților în acest spațiu;
- asigurarea stabilității în regiune;
- gestionarea constructivă a libertății de mișcare pe căile de comunicație fluviale și maritime;
- protecția și, eventual, apărarea infrastructurii din spațiul național riveran Mării Negre;
- protecția, în limite care să excludă insecuritatea și pericolele, a mediului maritim, a celui fluvial, dar și a Deltei Dunării;
- participarea la acțiunile militare navale ale aliaților, precum și la cele an-

gajate prin relații de parteneriat¹.

Pe fondul acestor considerații, atât pe termen mediu, cât și pe termen lung, România trebuie să fie în măsură, singură sau alături de aliații săi, să își apere și să își promoveze interesele maritime în Marea Neagră, dar și în celelalte spații maritime, cerință care nu poate fi împlinită fără ca România să devină, din perspectivă geopolitică, dar și geostrategică, o putere maritimă regională.

BIBLIOGRAFIE:

1. Sorin Vicol – *Geopolitică și geostrategie în Regiunea Extinsă a Mării Negre*, Editura CTEA, 2008.
2. Constantin Anechitoae – *Geopolitica sistemelor maritime – note de curs*, Editura Militară, 2008.
3. *Recomandarea 65/2002 a Adunării Băncii de Dezvoltare și Comerț a Mării Negre*.
4. *Doctrina pentru operații a Forțelor Navale – S. M. F. N.*
5. *Ședința CSAT din 17 aprilie 2007 - Hotărârea nr. 62.*
6. *Alocuțiunea președintelui României, Traian Băsescu, la Institutul Nobel, 7 noiembrie 2007.*

În numărul viitor vom publica în continuare capitolul 3: „Factori care pot provoca schimbări ale stării de securitate din Marea Neagră și regiunea extinsă a Mării Negre“.

Corveta VISBY

expresia deplină a tehnologiei „stealth“ (secretă) în domeniul naval

Cam (r) dr. Eugen LAURIAN

Purtând numele renumitului oraș Visby, din Suedia, corveta a fost concepută (înainte de anul 1990) în principal, pentru asigurarea libertății de navigație suedeze prin respingerea previzibilului amestec al Estului (a se citi URSS) în vestul Mării Baltice și sporirea capacității defensive a litoralului suedez în vederea respingerii unui eventual desant maritim.

Un astfel de litoral, caracterizat de existența unor ape puțin adânci și cu o multitudine de insule, este întâlnit și sub numele de „litoral know-how“ cu dificultăți de pilotaj și navigație, precum și posibilitatea reacției, prin surprindere, a apărătorului care cresc infinit riscurile agresorului în acțiuni de luptă în astfel de ape. De aceea, o asemenea zonă este denumită „litoral extreme“ - adică un mediu maritim de înalt pericol care solicită cerințe suplimentare navelor militare privind eficiența, performanțele și supraviețuirea. Tocmai pentru a face față unor astfel de provocări a fost concepută corveta Visby ale cărei principale caracteristici sunt: deplasament maxim = 640 tone, lungime = 72,7 m, lungime la linia de plutire = 61,5 m, lățime maximă = 10,4 m, pescaj = 2,4 m, echipaj = 43 membri.

În ciuda dimensiunilor sale reduse, corveta Visby este, deocamdată, singura corvetă din lume ce dispune de elicopter propriu.

Reducerea deplasamentului a fost posibilă prin înlocuirea oțelului cu material compozit de tipul „sandwich“ din fibră de ceramică, iar diminuarea numărului echipajului s-a obținut prin utilizarea celor mai noi tehnologii privind integrarea senzorilor și armamentelor.

1. Invizibilitatea - principala caracteristică a corvetei

Supraviețuirea unei nave de luptă poate fi garantată doar de către una din următoarele premise: invincibilitate sau invizibilitate.

Corvetei Visby nu i se putea cere a fi invincibilă, ci doar invizibilă. Și aceasta, pentru a i se încredința un spectru larg de misiuni defensive, cum ar fi lupta contra submarinelor, a minelor și a navelor de suprafață. Dar, în afara celor de mai sus, nava trebuia să fie aptă și pentru executarea supravegherii, apărarea antiaeriană și sub apă a unor obiective, escorta navelor civile, căutarea-salvarea pe mare și sprijinul populației civile din zonă. Astfel, Visby a devenit prima navă din lume cu cel mai înalt grad de versatilitate și pe deplin echipată cu tehnologie „stealth“. Ea este considerată a fi nava multirol a viitorului.

Caracteristicile „stealth“ ale corvetei au apărut printr-o meticuloasă analiză, cercetare și proiectare. Orice lucru posibil a fost ascuns: echipamentele punții, armamentul și senzorii sunt

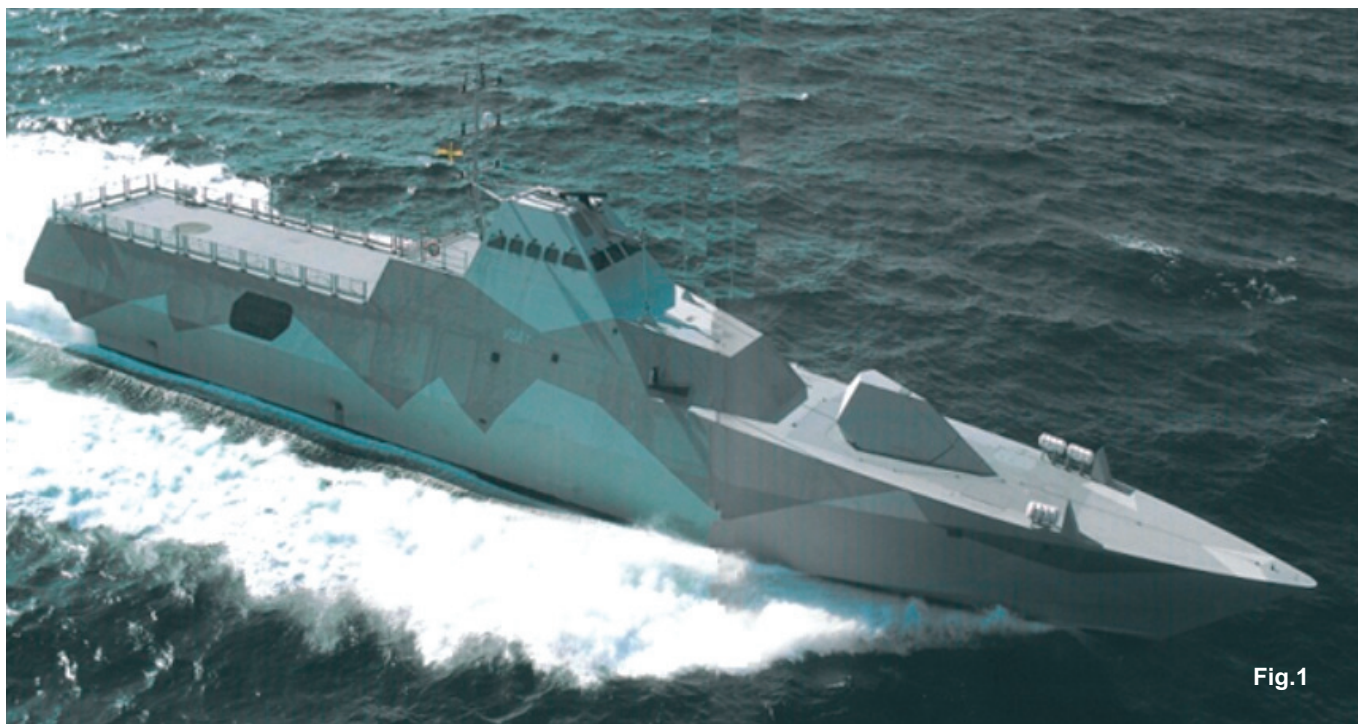


Fig.1

plasați în interiorul navei, ori ascunși sub tambuchiuri. Antenele sunt montate în spatele unor suprafețe absorbante de frecvență selectivă. Aranjamentul special al orientării suprafețelor plane și ale muchiiilor corpului și suprastructurii navei limitează reflexia undelor radar către patru direcții precis stabilite și sub un singur unghi de înălțime, făcând nava aproape nedetectabilă.

Pentru obținerea unei amprente scăzute în gama undelor infraroșii, evacuarea gazelor arse este triplu-răcită și se face spre pupa, imediat deasupra liniei de plutire. Emisiile generate de sistemul de ventilație din interiorul navei sunt ascunse. Materialul corpului este termo-izolant, iar pictura exterioră a acestuia oferă atât camuflare vizuală, cât și izolare termică.

Deși forma corvetei nu este totalmente invizibilă, ea este foarte dificil de a fi observată. O navă adversă poate să descopere o corvetă Visby doar atunci când aceasta este suficient de aproape pentru a-și fi folosit armamentul și prea târziu pentru a-și mai putea acorda timpul necesar pregătirii unei reacții. De altfel, deviza corvetelor Visby este: „Noi îi vedem pe ei înainte de a fi văzuți!”

2. Ampretele navei

Prin utilizarea propulsiei cu jet de apă, care generează un zgomot mult mai mic decât acel produs de elice, s-a obținut o amprentă acustică redusă. Propulsoarele și generatoarele navei sunt acoperite cu învelișuri sono-absorbante și sunt montate pe amortizoare duble (pe cauciuc și arcuri) pentru a minimiza transmisia zgomotului și vibrațiilor către corpul navei. Toate celelalte echipamente generatoare de zgomot, cum sunt pompele și ventilatoarele, sunt montate astfel încât să fie eliminate vibrațiile lor naturale. Absorbția și evacuarea aerului nu emite nici un zgomot. Tubulaturile sunt complet izolate. Corpul navei este non-magnetic, iar, acolo unde a fost posibil, au fost selectate componente non-magnetice pentru echipamentele standard.

Un demagnetizator general instalat la bordul navei realizează câmpul magnetic necesar anulării câmpurilor individuale ale eventualelor angrenaje și echipamente care mai au o anumită amprentă magnetică.

Corpul subacvatic al corvetei are forma literei „V”, având un unghi mai ascuțit către etravă pentru a permite tăierea lină a valurilor, și evoluează către pupa spre o formă aproape pătrată.

Această formă a fost preferată celei tipice (cu un profil oarecum rotund) întrucât ea răspunde fără echivoc cerințelor geometrice ale tehnologiei „stealth”. În combinație cu propulsia cu jet de apă, ea produce o amprentă de presiune rezonabilă și minimizează valul de prova, cât și siajul navei.

3. Propulsia

Sistemul de propulsie al corvetei este de tipul CODOG (COmbined Diesel Or Gas turbine), care utilizează, succesiv, motoarele diesel ori turbinele cu gaz. Patru turbine de tipul TF 50 A (care dezvoltă o putere totală de 16.000 kw) și două motoare diesel MTU 16 V 2000 N 90 (totalizând 2.600 kw) sunt conectate alternativ la cele două cutii de viteze de tipul Cincinnati MA - 107 SBS care angrenează pompele generatoare ale jeturilor de apă propulsoare.

Motoarele diesel sunt folosite pe timpul acțiunilor antimină sau antisubmarin, precum și pentru deplasarea economică și de lungă durată a navei (realizează viteze de până la 15 noduri), iar turbinele pentru forță, când este nevoie de obținerea unor viteze mari ce pot depăși chiar 36 noduri.

Neavând cârme, manevra navei este efectuată prin mișcarea azimutală a gurilor de evacuare a jeturilor de apă, iar atunci când se impune întoarcerea pe loc se utilizează propulsoorul transversal de etravă de 125 kw, de tipul „Holland Roer Propeller 200-65”.

4. Echipamentele, senzorii și armamentul navei

Deși, privită din exterior, corveta pare a nu avea nici un fel de armament sau alte echipamente specific militare (vezi Fig. Nr.1 și 2), ea dispune de un sistem complex de dotări care să-i permită îndeplinirea tuturor misiunilor analizate mai sus și pe care le vom prezenta în continuare.

a. Echipamentele de navigație

Sistemul de navigație primește datele de la girocompas, loch și celelalte echipamente ale bordului, precum și de la sateliții Global Positioning System (GPS) și calculează și afișează, cu extremă precizie, toate elementele de deplasare și manevră ale navei.

La viteză redusă, atunci când se descoperă și se neutralizează minele, spre exemplu, intră în acțiune GPS-ul diferențial, care ghidează propulsia diesel-automată, astfel încât să

mențină nava într-o poziție extrem de precisă, pentru a se putea păstra contactul cu mina descoperită.

b. Radarele

Visby dispune de radare active, capabile să descopere toate țintele sau obiectivele din aria sa de interes, sau care să-i dirijeze focul armamentului de la bord. Astfel, nava are un radar de supraveghere, în trei dimensiuni, de tipul „Ericsson Microwave Systems Sea Giraffe AMB C-3D”, un radar de navigație „Therma” și radarul „Saab Tech Systems”, pentru conducerea focului împotriva aviației și rachetelor.

c. Sistemul de comandă, control și comunicații

Sistemul „Saab - Tech Cetris” pentru comandă, control și comunicații realizează managementul luptei, apărarea antiaeriană și funcțiunile de navigație, permițând corvetei să-și asume și rolul de comandă tactică a unei grupări navale. Sistemul de comandă-control execută supraveghere radar, scanare în infraroșu, sprijinul electronic cu dispozitiv de alarmare radar, conducerea lansării rachetelor și a focului, bruiatul radar și conducerea navigației. El este integrat cu sistemul general de comandă a forțelor suedeze, astfel că este capabil să realizeze schimbul de informații cu sistemul radar al forțelor aeriene și cu avioanele multirol JAS 39 Gripen.

d. Echipamente pentru lupta antimină

Pentru lupta antimină, corveta dispune de senzori activi și pasivi care detectează, clasifică și menține contactul cu mina până în momentul predării semnalului către vehiculul subacvatic dirijabil (ROV -S). După ce este lansat de la bord, ROV-S-ul, de tipul „Double Eagle Mk-3” (realizat de firma SAAB), este manevrat pe direcția și imersiunea potrivite pentru preluarea contactului cu mina, fie prin sonarul de mare rezoluție, fie cu ajutorul camerei de televiziune subacvatică.

Distrugerea minelor este efectuată de către alt vehicul subacvatic (ROV -E), realizat de firma Atlas Elektronik, de tipul „Sea Fox” care, cu ajutorul unui braț telescopic, fixează o încărcătură explozivă pentru distrugerea minei.

Corveta poate fi utilizată nu numai pentru lupta antimină, ci și pentru acțiuni de minare. Pentru acest scop este echipată atât cu șine, cât și cu lansatoare de mine.

e. Echipamente pentru lupta antisubmarin

Principalul senzor submarin este un sonar pasiv, cu hidrofon. El este tractat la o distanță de până la 1000 m depărtare, putând detecta prezența unor submarine și a altor nave de suprafață, aflate în mișcare, dincolo de distanța de descoperire prin radar. Pentru detecția submarinelor, corveta folosește și un sonar tractat cu frecvență dublă și adâncime variabilă (VDS).

Pentru distrugerea submarinelor descoperite, corveta poate folosi cele patru tuburi lans-torpilor de calibru 400 mm sau lansatorul de bombe reactive antisubmarin de 127 mm. Torpilele, de tipul T45, sunt dirijate prin cablu, iar pe ultima porțiune a traiectoriei folosesc capete de autodirijare, active și pasive. Bombele antisubmarin sunt reglate, în mod automat, să eplodeze pe etaje de adâncime, în funcție de imersiunea ținte. Lansatorul de bombe poate fi utilizat și pentru aruncarea încăr-

căturilor explozive anti-torpilă, dar și pentru lansarea capcanelor termice.

f. Echipamente pentru lupta antiaeriană

Sistemul de apărare antiaeriană, încorporat într-un sistem C³, controlează automat angajamentul aerian la mare și joasă altitudine, coordonând simultan senzorii, armamentul și manevra navei. Elementul său activ este tunul Bofors de 57 mm (de tipul 70 SAK Mark-3). Cupola tunului formează o parte integrantă a suprastructurii „stealth” a navei, astfel că tunul nu este vizibil până în momentul angajării ținte. În 0,1 secunde de la comanda de tragere, cupola eliberează tunul, care selectează automat tipul de muniție, funcție de natura ținte. Sistemul de comandă-control, dispus în Centrul de Luptă și Informare, realizează automat conducerea focului.

Visby este prevăzută cu un sistem de rachete antiaeriene care pot fi înlocuite cu rachete antinavă.

g. Echipamente pentru lupta în spectrul electromagnetic

Visby este echipată cu un sistem de senzori pentru măsuri

de luptă electronică (Condor System - 3701), un sistem de supraveghere a comunicațiilor radio și un detector în infraroșu (IRST - InfraRed Search and Track). În modul de operare „liniște electromagnetică” toate cele trei sisteme lucrează în sistem pasiv, fără a se emite vreun semnal. Acest fapt permite comandantului navei să captureze o imagine electromagnetică de ansamblu a zonei de acțiune, fără interferarea emisiilor proprii, și să decidă asupra tipurilor de semnale care se impun a fi monitorizate.

h. Elicopterul

Deși, în mod normal, corvetele nu sunt dotate cu elicoptere, Visby este proiectată să aibe la bord propriul elicopter. Aparatul, de tipul Agusta Bell A 109 (aflat și în dotarea forțelor armate suedeze), poate apunța, decola și să-și refacă plinul de combustibil pe puntea superioară pupa, iar depozitarea se realizează sub această punte.

5. Familia de corvete Visby

Capabilitățile sale au impus-o și în „opțiunea oceanică”, corveta putându-se alătura navelor NATO în operațiuni militare sau de securitate în ape depărtate de litoral. Acest fapt a generat un imens imbold abordării unei viitoare Visby, denumită „Visby Plus”.

Noua navă va avea un deplasament de 1.500 tone, o lungime de 88 metri, echipaj 73 persoane și va îndeplini misiuni legate de lupta antisubmarin, atacul navelor mari de suprafață, apărarea antiaeriană și patrulare.

Propulsia va fi asigurată de către patru motoare diesel de 7.400 kw care vor angrena pompele generatoare de jeturi propulsoare.

În afara variantei Visby Plus, gama viitoarei familii Visby va mai cuprinde și următoarele tipuri: „Visby Light” (56 m, 550 t, 25 Nd.) „Visby Export” (68 m, 650 t, 35 Nd.) și „Visby Double Plus” (104 m, 2200 t, 45 Nd.).

Datele din prezentul articol au fost prelucrate după materialele de promovare a corvetei expuse în cadrul Expoziției de Tehnică Militară „EXPOMIL – 2007”.



b) Căutarea de control pe drumuri paralele (în perdea) fig. 87

Navele de căutare se deplasează dea lungul raionului de căutare pe fâșii de căutare paralele, cu viteză constantă, în formație de front. Acest procedeu se adoptă când este necesară acoperirea unei suprafețe mari la o singură trecere. Formația de căutare se ia, de regulă, din formație de front, dar se poate lua și din altă formație.

Pe linia de desfășurare CD, nava din mijloc menține drumul D_F (care este perpendicular pe latura din față a raionului de căutare și pe mijlocul acestuia)

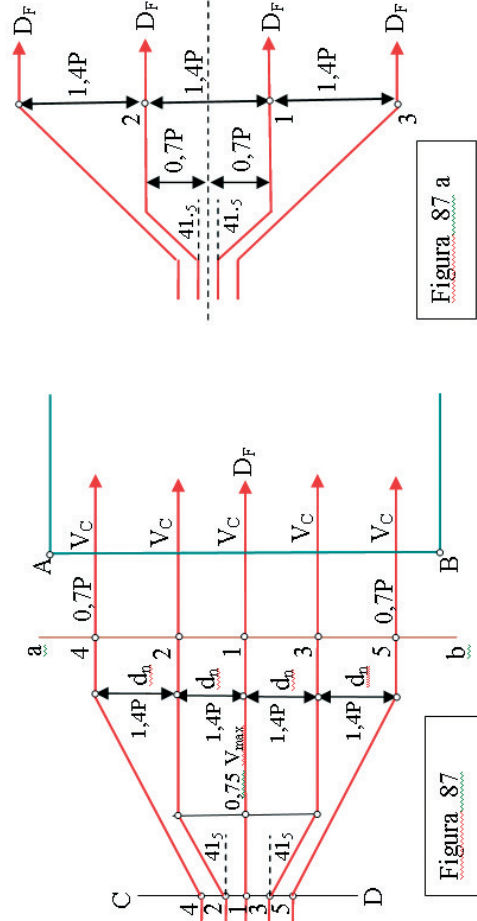


Figura 87 a

Figura 87 b

teia), cu viteza $0,75 V_{M \max}$. Celelalte nave abat la babord sau la tribord cu $41,5^\circ$, manevrând cu V_{\max} până pe latura ab, când toate navele trec la viteza de căutare V_C . Când numărul de nave este par, mijlocul formației este un punct imaginar care se deplasează cu $0,75 V_{\max}$ (fig. 87a)

Numărul necesar de nave $n = 1 / 1,4 P$;

Fâșia totală căutată $M_{ef} = (N - 1) d_n + 2P$

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

Material realizat de
CAm.FI. (r) Dan LEAHU
(continuare în numărul viitor)

MINICURS DE CINEMATICĂ NAVALĂ

- rezolvări grafice (V) -

CĂUTAREA NAVELOR PE MARE

În principiu se deosebesc două forme principale de căutare:

- A. Căutarea la chemare – când se cunosc date suficiente despre țintă (căutarea pe bază de informații);
- B. Căutarea de control – când se urmărește stabilirea prezenței sau absenței țintelor.

A. Căutarea la chemare

Se folosesc următoarele procedee de căutare:

- a) Căutarea pe drumul probabil ;
- b) Căutarea pe drumuri variabile ;
- c) Căutarea în evantai.

a) Căutarea pe drumul probabil al inamicului (fig. 78)

Procedeu constă în ieșirea navelor de căutare pe drumul probabil al țintei, în prova acesteia, iar în caz de nedescoperire, căutarea pe drum de întâmpinare a țintei. Trebuie să se determine:

- sectorul în limita căruia este posibilă deplasarea țintei;

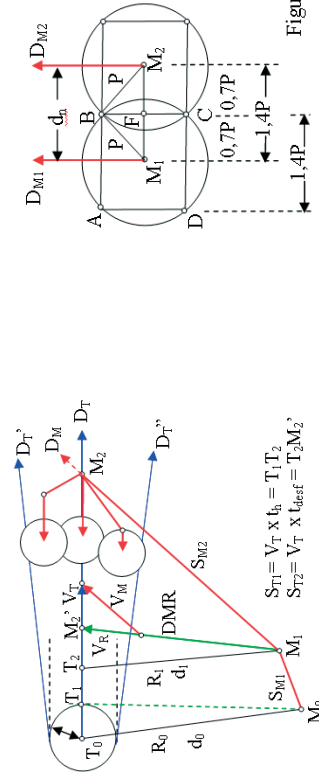


Figura 78

Figura 79

- distanța la care navele de căutare trebuie să iasă în prova, pe drumul probabil al țintei;
- drumul pentru ajungerea navelor de căutare pe drumul probabil al țintei;

- timpul necesar pentru manevră.

Algoritmul de rezolvare este următorul:

- se trec pozițiile inițiale M_0 și T_0 ;
- cu o rază s (eroarea în puncta lui T) se trasează un cerc cu centrul în T_0 ;
- din T_0 se duce drumul probabil a lui T , D_T ;
- se duc tangente la cercul erorii, paralele cu drumul lui T ;
- se apreciază eroarea în drumul țintei ($\pm \varepsilon$) și se trasează spre exterior față de cele două tangente; aceste drepte determină sectorul în care se execută căutarea;

- pentru rezolvarea problemei este necesar un timp t_h , timp în care M parcurge S_{M1} , iar T spațiul $ST_1 = V_T \times t_h$;

- ST_1 se pune pe drumul lui T din T_1 și obținem poziția T_2 ;
- când navele ajung pe drumul țintei, acestea se desfășoară pentru căutare în timpul t_{desf} , timp în care T va parcurge spațiul $ST_2 = V_T \times t_{desf}$ care se pune pe D_T , obținând poziția M_2 ;
- nava M s-a deplasat din M_0 în M_1 un spațiu $S_{M1} = V_M \times (t_h + t_{desf})$;

- se unește M_1 cu M_2 și se obține DMR; se dă goană poziției M_2 ;
- se duce paralelă la V_M din M_1 până intersectează D_T , obținând drumul de apropiere $D_M (M_1 M_2)$;
- dacă până în M_2 ținta nu a fost descoperită, navele se desfășoară la o distanță între nave d_n și continuă căutarea pe drumul invers al țintei, până la descoperirea ei;

- timpul pentru ocuparea poziției M_2 $t = S_{M2} / V_M$.

Distanța între nave în formația de căutare se stabilește astfel (fig. 79):

- navele se deplasează pe drumuri paralele și vor fi dispuse la o depărtare de $1,4P$ (bătăia mijlocului de observare);
- lățimea care se ia în calcul pentru o navă este latura pătratului ABCD;
- distanța între nave se stabilește cu formula $d_n = K \times P$, unde K este coeficientul de suprapunere și poate lua valori între 0,5 și 2 (funcție de condiții și de numărul de nave).

- se dă goană punctului T_1 aflat la $0,7P$ de T_0 , cu viteza de desfășurare ($0,75 V_{max}$); pentru a ajunge pe aliniamentul de începere a căutării ab, perpendicular pe R_0 în punctul K_1 ; spațiul $K_0 K_1$ este spațiul necesar reglării formației de căutare;

- din T_0 se trasează cercul cu raza $r + ST_1$; $ST_1 = V_T \times t_{desf}$, iar tangenta la acest cerc, trasată prin T_1 reprezintă limita (latura) din față a raionului de căutare (AB); navele vor începe căutarea de pe aliniamentul ab, aflat la $0,7P$ de AB;

- lățimea raionului de căutare se determină dându-se goană poziției T_2 cu V_C în K_1 și cu V_T în punctul T_2 și obținem poziția K_2 ; navele de căutare se vor afla pe aliniamentul cd, aflat la $0,7P$ de latura CD, trasată prin K_2 , perpendicular pe D_M ;

- limita CD reprezintă limita (latura) de fund a raionului de căutare; lățimea raionului de căutare se determină cu ajutorul unghiului critic construit în T_0 cu V_C pus perpendicular pe axa longitudinală a raionului; cu V_T se trage un arc de cerc, iar tangenta la arc este DMR;

- în punctul de intersecție a DMR cu cercul de poziționare a țintei, se duce tangenta la acest cerc, care intersectează latura din față în punctul A; segmentul $T_1 A$ reprezintă jumătatea raionului de căutare;

- spațiul de desfășurare $S_{desf} = 0,75 V_{max} \times t_{desf} = d_{desf} + K_0 K_1$;
- durata manevrei $t_{tot} = t_h + t_{desf} + L / V_C$

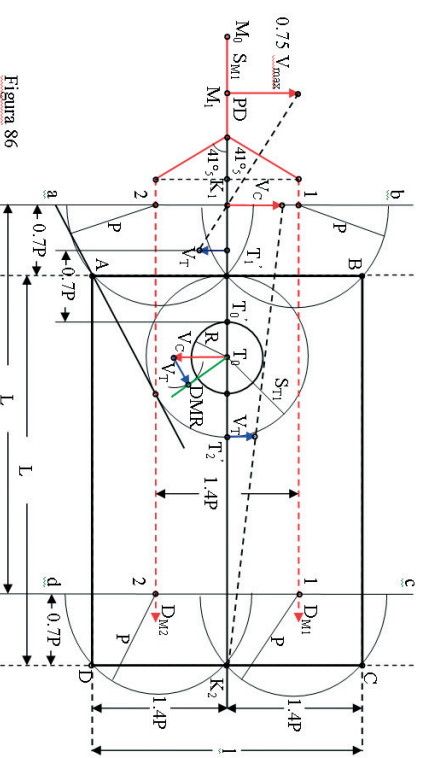


Figura 86

- din M_0 se duc paralele la vectorii V_C și se obțin laturile sectorului de căutare;
- pentru a afla distanța amaximă de căutare se dă goană punctului M_2'

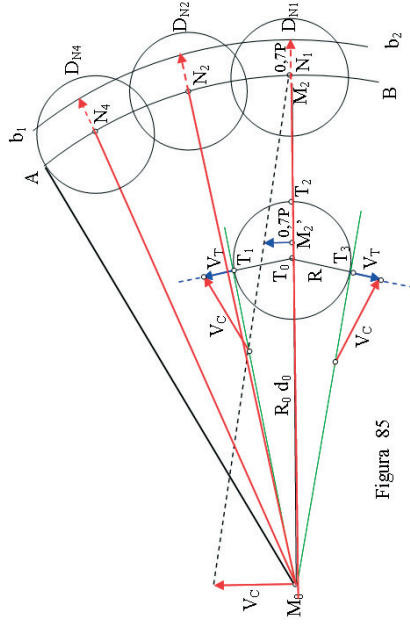


Figura 85

- aflat la 0,7 P față de T_2 și obținem punctul M_2 ;
- cu raza M_0M_2 și centrul în M_0 se trasează arcul de cerc AB și pe acesta se determină numărul de nave necesar;
- ținta ar putea fi, cel mai departe, pe arcul b_1b_2 , aflat la 0,7 P față de AB.

B. Căutarea de control

Se execută pentru precizarea existenței sau inexistenței unor ținte de suprafață sau submarine într-un raion.

- Elementele căutării de control sunt:
- dimensiunile raionului ce trebuie controlat (lungime, lățime);
 - lățimea efectivă de căutare, funcție de numărul de nave și raza de descoperire a mijloacelor de cercetare;
 - durată căutării;
 - numărul de nave de căutare necesar.

a) Determinarea raionului de căutare pe bază de informații (fig. 86)

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 ;
- în T_0 se trasează cercul erorilor de poziție cu raza $r = \Delta s + S_T$; $S_T = V_T \times t_h$;
- în timpul t_h nava M parcurge spațiul M_0M_1 ($S_{M1} = V_M \times t_h$) ;

b) Căutarea pe drumuri variabile (fig.80)

Se folosește când știm destul de precis locul unde se află ținta, avem puține nave pentru căutare, iar drumurile probabile sunt cuprinse într-un sector destul de mare, iar $V_C > V_{Tmax}$. Trebuie să se determine: sectorul de căutare; punctul de începere a căutării; drumul de apropiere; drumurile succesive ale navelor de căutare; timpul necesar executării manevrei:

- se pun pozițiile M_0 și T_0 ;
- se stabilește sectorul de drumuri (α) și se trasează limitele acestuia T_0T' și T_0T'' ;

- din M_0 se dă goană lui T_0 , considerând că acesta se deplasează pe latura T_0T' cu V_{Tmax} ; se obține poziția M_1 (punctul de începere a căutării); nava T se va găsi undeva pe arcul AB, trasat din T_0 cu raza T_0M_1 ;
- se alege un timp convențional Δt (între 10 – 20 minute);

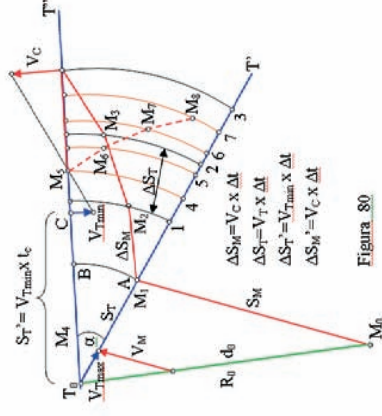


Figura 80

- se mărește succesiv raza sectorului α cu $\Delta S = V_T \times \Delta t$ și se trasează arcele de cerc cu raza $T_0M_1 + \Delta S$, $T_0M_1 + 2 \Delta S$; $T_0M_1 + 3 \Delta S$, etc.

- din M_0 se intersectează arcele de cerc 1, 2, 3 cu segmentul $\Delta S_M = V_C \times \Delta t$ și obținem punctele M_1 , M_2 , M_3 etc.
- unim aceste puncte și obținem drumurile pe care se deplasează navele de căutare;

Dacă M ajunge pe latura T_0T'' a sectorului fără a descoperi ținta, înseamnă că aceasta s-a deplasat cu altă viteză V_{Tmin}

- se calculează spațiul parcurs de T până când M a ajuns în M_4 : $S_T = V_{Tmin} \times t_C$ care se pune pe drumul T_0T'' și se obține punctul C, căruia i se dă goană din M_4 obținând punctul de raliere M_5 ;
- se trasează un arc de cerc din T_0 cu raza T_0M_5 ;
- se mărește succesiv raza sectorului α cu $\Delta S' = V_{Tmin} \times \Delta t$ și se trasează arcele de cerc cu raza $T_0M_5 + \Delta S'$, $T_0M_5 + 2 \Delta S'$; $T_0M_5 + 3 \Delta S'$

etc., iar din M_5 se intersectează arcele de cerc 4, 5, 6 cu $\Delta S = V_C \times \Delta t$ și obținem punctele M_6, M_7, M_8 etc. pe care le unim și obținem a doua traiectorie de căutare.

Dacă este nevoie de un timp de hotărâre t_h , din M_0 se ia un drum perpendicular pe R_0 pe care se parcurge spațiul $S_M = V_M \times t_h$ egal cu M_0M_1 . În același timp T va parcurge spațiul $S_T = V_T \times t_h$, care se pune pe latura T_0M_1 , obținând punctul T_1 (fig. 81). Din M_1 se dă goană lui T_1 și se obține poziția M_2 , de unde problema continuă ca în primul caz.

Dacă se dispune de nave suficiente și lățimea fâșiei controlate (l_{cf}) este îndegauns de mare, căutarea se poate executa pe unul sau două drumuri generale (fig. 82).

asLățimea fâșiei eficace de căutare se calculează cu formula $l_{cf} = (N_n - 1)d_n + 1,4 P$ unde $N_n =$ numărul de nave, $d_n =$ distanța dintre nave ($d_n = KP$).

Dacă navele au rază mare de descoperire, manevra de căutare se poate

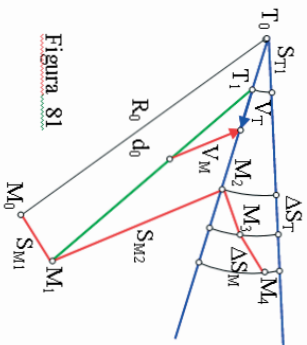


Figura 81

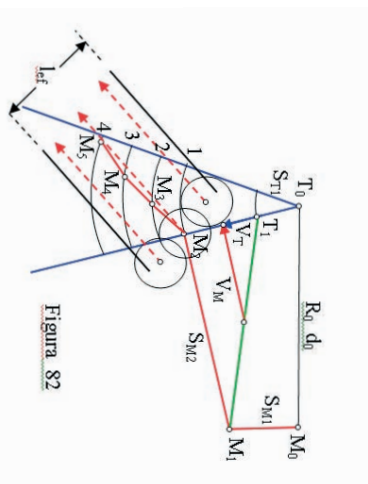


Figura 82

executa doar cu două nave (fig. 83). Manevra se reduce la două probleme de goană pentru V_{Tmin} și V_{Tmax} .

c) Căutarea în evantai

Se folosește de către nave rapide și când nu se cunoaște drumul țintei.

1) Căutarea în evantai în sectorul maxim posibil (fig. 84)

Trebuie determinate: sectorul de căutare; distanța maximă de căutare; numărul de nave necesar; timpul maxim de căutare; drumurile de căutare;

- se construiește cercul de coliziune, cu raza OK;

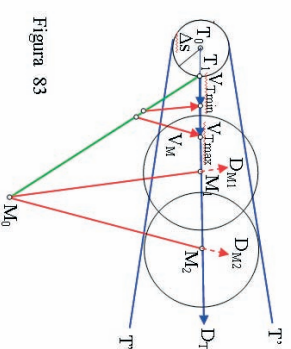


Figura 83

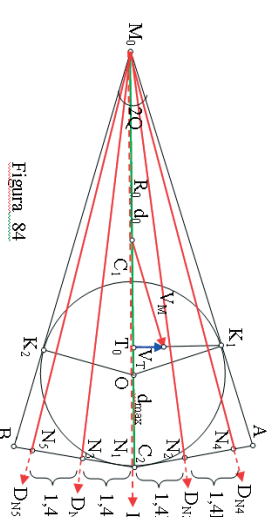


Figura 84

- din M_0 se duc tangente la acest cerc și se obține unghiul maxim de coliziune $2Q$, care reprezintă sectorul de căutare;

- distanța maximă de căutare este M_0C_2 (S_{Mmax});

- la terminarea manevrei pe sectorul AB navele de căutare trebuie să

fie distanțate între ele la $1,4P$;

- numărul navelor de căutare $N_n = AB / 1,4 P$;

- timpul maxim de căutare $t_{max} = S_{Mmax} / V_M$;

- determinarea drumurilor de căutare:

- dacă avem un număr impar de nave, M_0C_2 este drumul navei din mijlocul formației de căutare; din C_2 se ia segmentul $1,4 P$ și se pune de o parte și de alta a lui C_2 , rezultând drumurile pentru navele N_2 și N_3 prin unirea lui M_0 cu punctele N_1 și N_2 ; la fel se procedează și cu restul navelor;

- dacă avem un număr par de nave, se ia de ambele părți ale punctului C_2 câte un segment egal cu $0,7 P$, iar mai departe cu segmente egale cu $1,4 P$; unind punctele obținute cu M_0 , se obțin drumurile de căutare.

În condiții reale poziția T_0 are o eroare în punct s, iar forțele de căutare au nevoie de un timp t_h până încep căutarea propriu-zisă, timp în care T va parcurge spațiul $S_T = V_T \times t_h$. Deasemenea, nu trebuie colizionat T , ci doar de a ajunge la $0,7 P$ de acesta. În acest caz se va proceda astfel (fig. 85 – este simetrică față de linia M_0M_2):

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T ;

- se trasează cercul de poziție al țintei cu raza $r = V_T \times t_h + s$;

- se duc tangente la cercul obținut M_0T_1 și M_0T_3 ;

- în punctele de tangență se construiesc unghiurile critice Q pentru V_T și V_C ($V_C > V_T$);



Matematica, fizica și chimia

suportii fundamentali ai învățământului tehnic liceal și superior

Matematica este știința care se ocupă cu studiul precis, riguros al mărimilor, relațiilor cantitative și al formelor spațiale.

Viața reală nu s-ar dezvolta eficient fără sprijinul algebrei, analizei matematice, calculului matricial, teoriei probabilităților, statisticii și programării matematice.

Disciplinele tehnice și de specialitate care se predau viitorilor specialiști de echipamente, de telecomunicații și electrotehniștilor prevăd în conținutul lor noțiuni ca: atenuarea proprie, compozită, de simetrie, de inerție, amplificarea, niveluri de transmisie, de tensiune și de putere absolută, relativă și de măsură pe liniile de telecomunicații.

Starea electrică a fiecărui punct de circuit de telecomunicații se exprimă comparând logaritmice tensiunea sau puterea punctului respectiv cu tensiunea sau puterea unui așa zis „generator normal”.

Aceste mărimi se exprimă folosind logaritmi zecimali sau naturali în decibeli sau neperi. Matematicienii subliniază importanța logaritmilor și a funcției logaritmice pentru analiza și

sinteza circuitelor electronice specifice telecomunicațiilor și pentru calculul dreptei de înălțime în astronomia nautică.

Funcțiile trigonometriei plane sunt folosite fluent în predarea fundamentelor electrotehnice, circuitelor electronice analogice etc, care stau la baza producerii, distribuției și folosirii energiei electrice alternative și a semnalelor electrice de tip sin-cos.

Funcțiile trigonometriei sferice studiază relațiile dintre laturile și unghiurile triunghiurilor trasate pe o sferă și se folosesc la calculul punctului astronomic pe mare și ocean și la sateliți.

Elementele pasive RLC de circuit, active formate din dispozitive semiconductoare, circuite integrate sunt elemente liniare sau neliniare. Funcționarea lor se bazează pe funcțiile matematice elementare liniare, logaritmice, exponențiale, hiperbolice, parabolice etc. În măsurarea mărimilor mecano-electrice etalonarea și calculul erorilor aparatelor de măsură și control se folosesc diferențele finite, derivatele și limitele de funcții.

continuare la pagina 36

continuare din pagina 17

lau ființă un Serviciu de Salvare, Căpitană. Încep lucrările la digurile de piatră, de la gura brațului; se construiește farul de la capătul digului de nord (1867), spitalul marinarilor (1869). Inginerul Charles Hartley devine ing. șef C.E.D și aduce din SUA surse de curent electric. În 1868 încep lucrările de regularizare a navigației pe brațul Sulina, prin tăierea marelui M scurtarea drumului cu 21,2 Km și transformarea brațului în Canalul navigabil Sulina. În 1873 se construiește farul din zona portului, cu lumina albă fixă și care va indica și adâncimea maximă de la bara care se forma la intrarea pe canal.

Conform prevederilor tratatului de la Berlin, Dobrogea, și odată cu ea Sulina, revin definitiv României. În 1895 construirea digurilor continuă și ajung la 1.560m față de mila zero și se reduce lățimea canalului de la 180 la 125m. Pe la 1900 Sulina era un oraș-port cosmopolit, cu peste 1.200 de imobile, 154 de prăvălii, 3 spitale, parc, 6 consulate, multe biserici și 7.000 de locuitori de 16 naționa-lități

(români, greci, ruși, turci, armeni, evrei, albanezi, bulgari, germani, englezi, francezi, polonezi ș.a.). Limba oficială folosită era însă greaca. Mai erau 6 școli (2 românești, 2 grecești, una evreiască și una germană), un gimnaziu și o școală profesională. Ion Simionescu notează că: „...fiecare neam s-a grăbit să-și facă locaș de rugă”, el amintește de biserica ortodoxă, biserica anglicană, locașul catolic, apoi cel grecesc, două geamii, biserica lipovenească.

După Primul Război Mondial, CED ia măsuri noi pentru dezvoltarea orașului, apare „Legea pentru zone libere”(1929). În 1940 digurile înaintaseră în apa mării peste 5 Km. Sulina va suferi mult în timpul războiului din 1941-1945, precum și în urma iernilor grele din anii 1954, 1963,1975, 1985 și a inundațiilor din 1970 sau 1976.

În anul 1965, când am executat măsurători în vederea realizării planului orașului, la Sulina existau patru străzi paralele cu Dunarea numerotate de la 1 la 4 și alte câteva străzi perpendiculare pe cele patru longitudinale, denumite cu nume ilustre ca: Mihail Eminescu, Eugeniu Botez, George Georgescu s.a. Nu știu ca Eminescu să fi văzut vreodată Dunărea la Sulina dar Eugeniu Botez (Jean Bart, autorul cunoscutului roman “Europolis”) a trăit mulți ani la Sulina (există și în prezent casa scriitorului J.Bart). George Georgescu marele dirijor și muzician s-a născut și a trăit

pe malurile Dunării la Sulina. Tot aici a trăit Iosif Ivanovici, dirijor de fanfară și compozitor, autorul celebrului vals „Valurile Dunării”. Poetul Alexandru Macedonschi a îndeplinit funcția de administrator al plasei „Gurile Dunării”. Aici a locuit și locotenent-colonelul de marină Mihail Drăghicescu (înmormântat în cimitirul orașului), autorul mai multor lucrări științifice, între care „Istoria principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa”.

La Sulina există clădirea AFDJ, fostul sediu CED, Spitalul orașului (fostul Spital al Marinarilor), mai multe biserici, uzina electrică, castelul de apă potabilă, poștă, telefon, șantier naval (pe malul stâng), Capitană, Vama, Observator meteo, Serviciu de pilotaj, Farul de aterizare intrat în funcțiune în 1985. Farul, un turn cilindric din oțel și beton, opera proiectanților și constructorilor români, este situat pe o insulă mică, artificială, creată la întâlnirea canalului Sulina

cu Marea Neagră. Întreaga construcție de 54m se sprijină pe 19 coloane de beton care se afundă în solul submarin până la minus 35m. Construcția este prevăzută cu uzină electrică proprie și încăperi pentru personalul farului și pentru specialiștii meteo sau radio.

La nord de digul din partea stânga a canalului Sulina, pe o distanță de 6 Km până la gârla Musura, țărmlul este total nesigur, formând baia Musura. Aici fenomenul de transgresiune și regresiune se manifestă cel mai mult. Fenomenul de transgresiune se manifestă și la sud de Sulina sau la sud de bratul Sfântu George, unde apa mării se unește cu cea a Deltei Dunării.

Surse bibliografice:

1. A. Rădulescu și I. Bitolleanu - *Istoria Romanilor dintre Dunăre și Mare, Ed. Științifică și Enciclopedică, București 1979.*
2. C.C. și Dinu C. Giurăscu – *Istoria Românilor vol.1 p.135- 136. Ed. Științifică, Buc. 1974.*
3. Ariadna Breier – *Lacurile de pe litoralul românesc al Mării Negre – Studiu hidrogeografic, Ed. Academiei R.S.R., Buc. 1976.*
4. Petre Maravela – *Portul fluvial Sulina, Scurt istoric, Buletinul Filatelic “Marina” nr.60 din 2008, p.30 – 34.*
5. Constantin Cioroiu – *Călători străini la Pontul Euxin, Ed. Sport- Turism, Buc. 1984.*
6. I.Rădulescu și Athena Herbst-Rădoi – *Județele Patriei, județul Constanța. Ed. Academiei R.S.R., Buc. 1974.*
7. Virgiliu Moroianu – *Însemnările și amintirile mele, nepublicate încă.*

Litoralul românesc (VI)

Îndemn spre volumul III

Un distins colectiv de redactare format din comandorul (r) Anton Bejan (coordonator) și având ca redactori pe contraamiralul (r) Raymond Stănescu, dr. Carmen Atanasiu și comandorul (r) Neculai Pădurariu a reușit să editeze, la sfârșitul anului 2008, volumul II al DICȚIONARULUI ENCICLOPEDIC DE MARINĂ.

Acest valoros produs editorial, rod al strădaniilor a numeroși colaboratori și consultanți, este o necesară completare și adăugire la volumul I.

O enciclopedie nu are frontiere rigide, așa că, abia ieșit de sub tipar, acest volum a și picat sugestia de a se elabora și publica volumul III.

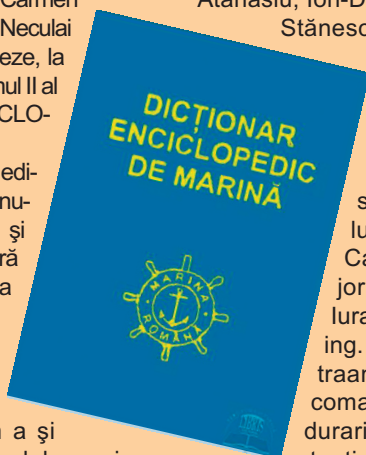
Spre deosebire de primul volum care cuprinde, în principal, definiții și articole succinte, volumul II cuprinde o seamă de studii (care sporesc valoarea științifică și enciclopedică a lucrării) semnate de prestigioși

specialiști printre care: Neculai Pădurariu, Ștefan Georgescu, Carmen Atanasiu, Sergiu Filipescu, Andreea Atanasiu, Ion-Dănuț Toader, Raymond Stănescu, Marian Moșneagu, Cristian Crăciunoiu, Mihai Căciuleanu, Valerie Timofei, Virgiliu Milesescu ș.a.

Deosebit de utile sunt cele 16 anexe ale lucrării întocmite de dr. Carmen Atanasiu (majoritatea), clc Gheorghe Iurașcu, ing. Ilarion Barbu, ing. Sergiu Filipescu, contraamiralul (r) Ioan Chiril, comandorul (r) Neculai Pădurariu, conf. univ. dr. Constantin Anichitoaie și comandorul (r) Paul Ionescu.

Colectivul de redacție al Dicționarului, care în mod firesc va fi întinerit, așteaptă sugestia pentru o eventuală continuare a acestui remarcabil demers editorial.

Cam (r) George Petre



Lansare DEM vol.II la București

La 3 februarie 2009, în sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc lansarea oficială a volumului al doilea al „Dicționarului enciclopedic de marină”. Prezidiul de onoare a fost format din domnii: cdor (rtg) Anton Bejan, coordonatorul lansării; cdor dr. Marian Moșneagu, șeful Serviciului Istoric al Armatei, cam (rtg) ing. Ioan Chiril, președintele LNR și cam fl (rtg) Ion Dănuț Toader, colaborator și consultant al DEM2. Moderator a fost ing. nav. Ilarion Barbu, primvicepreședinte al LNR. Printre invitații la reuniune au fost membri ai LNR, Asociației Diplomaților Militari în Rezervă și Retragere, Asociației Naționale „Cultul Eroilor”, direcției Generale Transport Naval, Institutului de Proiectări Transporturi Auto, Navale și Aeriene. Au luat cuvântul – aducând elogii sau sugestii pentru viitor domnii: cdor (rtg) Anton Bejan; cdor (rtg) Neculai Pădurariu redactor al dicționarului, cdor dr. Marian Moșneagu; cam (rtg) ing. Ioan Chiril; cam fl. (rtg) Ion Dănuț Toader; cdor (rtg) Vasile Brădean; prof. Virgil Milesescu; cdor (rtg) Ion Simion; poeta Aurelia Oncescu; of. electrician Mihai Căciuleanu; ing. Dumitru Ciocoreanu.

ILB.

Din cuvântul dr. Carmen Atanasiu la lansarea la Constanța a Dicționarului Enciclopedic de Marină (DEM), vol II, Ed. Semne (fostă Ed. Scriitorilor Militari), București, 2008

Consider o datorie de onoare din a mulțumi d-lui comandor Anton Bejan, indubitabil sufletul și motorul acestei întreprinderi, pentru onoarea de a mă fi cooptat în acest colectiv alcătuit din oameni care, pentru mine, se constituie în modele ce demonstrează că mintea omească bine motivată că forța intelectuală, nu are vârstă.

După apariția în 2006 a Dicționarului Enciclopedic de Marină (DEM), colectivul de redactare, având în vedere interesul manifestat de cititori și sugestiile acestora, și-a propus să continue lucrarea și să realizeze o a doua parte, urmând ca, în continuare, să se elaboreze și să fie publicate și alte volume ale acestei enciclopedii.

Unul din reproșurile aduse, de la început, acestor doua lucrări este faptul că nu au cuprins o noțiune sau alta, o personalitate sau alta.

Cred că sunteți de acord cu mine că foarte greu poate fi epuizată o asemenea tematică. O lucrare cu caracter enciclopedic

este un gen de carte „perpetuum mobile”.

Un exemplu poate veni în sprijinul a ceea ce afirm aici, **Enciclopedia maritimă iugoslavă**, scrisă în limba sârbo-croată, a ajuns la al 11-lea volum, timp în care a fost înființată o Direcție specială care să se ocupe de elaborarea și editarea ei. Noi am făcut un început care trebuie dus mai departe, cu noi sau fără noi.

Continuarea editării DEM va putea aduce, bineînțeles, reparațiile cuvenite, dar se va baza, în primul rând, pe acumularea de noi date privind evoluția tehnicii și științei navale, schimbările profunde, complexe și rapide ce se înregistrează în viața internă și internațională cu implicații deosebite în domeniul nautic.

În perioada elaborării prezentului volum, colectivul de redacție s-a bucurat de sprijinul Statului Major al Forțelor Navale, Ligii Navale Române, Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Muzeului Marinei Române. Am primit, de asemena,

în continuare materiale documentare din partea unor instituții de stat și persoane particulare din străinătate – Austria, Germania, Grecia, Italia, Portugalia, Rusia și SUA – și din partea a numeroși cititori ale căror observații critice, sugestii și completări, ne-au ușurat considerabil munca. Tuturor le adresăm calde mulțumiri.

În sfârșit, dar nu în ultimul rând, în numele colectivului de autori și din dorința expresă a d-lui comandor Anton Bejan, voi numi, în ordine alfabetică colaboratorii și consultanții apropiați, a căror semnătură o veți găsi în cuprinsul lucrării, fără de care o mare parte din informațiile cuprinse în dicționar nu ar fi existat și, implicit, volumul: dr. Andreea Atanasiu, ing. naval Ilarion Barbu, cam (r) ing. Ioan Chiril, of. electrician Mihai Căciuleanu, cdor (r) Ernest Daisa, ing. naval Sergiu Filipescu, cdor dr. Ștefan Georgescu, cdor (r) Doru Alexandru Ionescu, cdor (r) Ovidiu Victor Ionescu (vol I), cdor (r) Paul Ionescu (vol I), cdor fr) Gheorghe Iurașcu, cam de Flotilă (r)



Dan Leahu, m.m. pr (r) Petre Maravela, prof. Virgiliu Milescu, ing. naval Silviu Morariu, cdor dr. Vergil Moraru, cdor (r) Nicolae Mujicov, cdor dr. Marian Moșneagu, cam (r) George Petre, †cdor (r) Nicolae Petrescu, cdor (r) Ioan Pop, cdor (r) Ion Dănut Toader.

Nu putem omite contribuția d-nei Valentina Leahu, căreia îi datorăm coper-

tile interioare, 1și 2

Exprimăm întreaga grațitudine d-lui Ion Nestor și d-nei Manuela Nestor, precum și doamnei ing. Doina Moldoveanu și d-lui Gheorghe Moldoveanu, mai mult decât familiarizat cu problemele marinei, în special ale celei comerciale prin funcția pe care a detinut-o, până nu de mult, de director al Companiei Naționale Adminis-

trația Porturilor Maritime Constanța. Fără contribuția materială a domniilor lor aceste volume nu ar fi existat.

Mulțumim din suflet și sincer tuturor acelor care au fost permanent alături de noi și celor de față, fără îndoială, cu speranța că, măcar într-o anumită măsură, nu am dezamăgit.

DEM în atenția lumii științifice

Apreciat de marinari în țară și peste hotare, DEM-I-2006 s-a îmbogățit cu încă un volum la sfârșitul anului 2008, în prezent lucrându-se la volumul III. Între altele, acest dicționar a primit „Premiul Special Comandor Eugeniu Botez” din partea Clubului Amiralilor Români și s-a bucurat de o frumoasă apreciere în paginile publicației oficiale a Marinei Militare Italiene „Rivista Marittima”. Spre lauda autorilor săi, DEM-ul a fost remarcat și de istorici, lingviști și filologi, cum este d-na prof. Dr. Elena Trifan din Ploiești, o valoroasă simpatizantă și susținătoare a Ligii Navale Române, activitate pentru care îi mulțumim respectuos și pe această cale. În mod deosebit, exprimăm întreaga noastră grațitudine d-nei prof. univ. dr. Maria Iliescu, stabilită în Germania, care a citit cu atenție DEM-ul și a făcut numeroase observații și recomandări autorilor pentru viitorul volum. D-sa deține titlul de „Doctor Honoris Causa”, este colaboratoare a Institutului de Romanistică din Innsbruck (Austria), președintă a Societății Internaționale de Lingvistică și Filologie Romanică și profesor consultant la Universitatea din Craiova.

Publicăm alăturat aprecierile doamnei dr. Maria Iliescu: „Nutrim speranța că măcar acum, după zeci de ani de intervenții ale marinarilor neluate în seamă de cei în drept, lexicografii noștri vor trata limbajul marinăresc cu atenția și respectul cuvenite oricărui segment al limbii române și vor elimina stângăciile dar mai ales aberațiile care încă se mai găsesc în dicționarele generale în probleme de marină”.

cdor (r) Neculai Pădurariu

Dicționar enciclopedic de marină, vol I, ediție 2006

Prof univ. Dr. Maria Iliescu

Deținătoare a titlului „Doctor Honoris Causa”

Institut für Romanistik, Innrain 52, A-6020 Innsbruck, Austria

DEM, elaborat din inițiativa unui grup de ofițeri din Marina Militară, este rezultatul a mai multor ani de muncă, precedată de o lungă perioadă de documentare, de către un colectiv de zece specialiști. Dicționarul are 560 de pagini cu 8000 de articole, prevăzute cu definiții. Pe lângă termenii pur nautici, el cuprinde și cuvinte din diferite discipline (tehnice, geografice, istorice) legate de marină. Lucrarea este o reelaborare și dezvoltare substanțială a „Dicționarului de Marină” din 1979, la care un aport esențial l-a avut lt. cdor. (r) Mihai Bujeniță. Deoarece sunt prezentate și date din istoria marinei (române), informații despre porturi, șantiere navale și căi navigabile, ca și despre războaie navale și chiar despre persoane importante din domeniul marinei, lucrarea își poartă pe drept titlul de Dicționar enciclopedic de marină.

Prefața în limba română e urmată de o scurtă, dar foarte bine venită, introducere în limba engleză, în care se subliniază că vocabularul folosit de marinarii români este o adevărată *lingua franca* pentru Dunărea de jos, pentru Marea Neagră și pentru Marea Mediterană, având ca bază limba română, îmbogățită în cursul vremii cu termeni din limbile slave, din greaca bizantină și medievă, din turcă, germană și în ultima vreme în special din engleză.

Prin filiera cuvintelor turcești, franceze și engleze această *lingua franca* s-a îmbogățit și cu termeni olan-

dezi, arabi și de alte origini, din regiuni îndepărtate.

Primele pagini ale dicționarului propriu-zis sunt precedate de o bogată listă de prescurtări și de inventarul planșelor și hărților care însoțesc textul (ar fi trebuit să se indice și paginile unde se găsesc aceste adaosuri deosebit de prețioase și de binevenite).

În cele două introduceri nu se amintește că dicționarul este prevăzut și cu desene, figuri și scheme care ușurează înțelegerea definițiilor, așa că este de fapt vorba de un *Bildwörterbuch*, lucrat după principiul *Wörter und Sache*, ceea ce contribuie mult la valoarea lucrării.

Cuvintele titlu sunt frecvent urmate de abrevieri care dau indicații de natură foarte diferită: de registru (înv. = învechit; livr. = livresc), de domeniu (jur. = juridic), de geografie (g. = golf; r. = râu; fl. = fluviu), de limbi (ol. = olandeză)¹.

Definițiile sunt redactate clar și corect și dau informațiile de care este nevoie.

Fără a intra în amănunte, dicționarul de față este o lucrare lexicografică foarte serioasă și utilă, de care va trebui să se țină seama la noile ediții ale dicționarului mai ample ale limbii române, ca de exemplu Dicționarul explicativ al limbii române (DEX) sau Dicționarul de neologisme (DN) ca și dicționarele tehnice generale.

La o nouă ediție ar trebui dată și bibliografia lucrării consultate.

¹ Unele prescurtări din text lipsesc în lista generală a prescurtărilor, ca de exemplu *ist* (cromster) sau *hd.*, iar altele, ca unele indicații de limbă nu sunt suficient de clare: e vorba de limba de origine, de filieră, de felul cum se pronunță un cuvânt într-o anumită limbă. Unele prescurtări nu aduc informații noi, ca de exemplu *ist. la cuvântul Aaron Manby, definită ca „prima navă engleză...care a traversat Canalul Mânecii în 1822”.*

Ar trebui să se renunțe în orice caz, la prescurtarea *sin.* (sinonim). Când acesta există el poate fi dat ca definiție, urmând eventual să se facă o trimitere. Când este vorba de parafrază, care redă același sens nu este vorba de sinonime (abatăj. *sin.* abatere în carenă).

Acțiunile submarinelor germane în anul 1915

Cpt.cdor.conf.univ.dr. Olimpiu Glodarenco

Directorul Muzeului Marinei Române

La finele lunii februarie 1915, flota germană de submarine era aproape la fel ca la începutul conflagrației mondiale, curpinzând aproximativ 20 de unități; 11 submarine noi au intrat în serviciu, dar 7 fuseseră deja, distruse. În timp ce armatele germane ocupau coastele Flandrei, la sfârșitul anului 1914, Amiralitatea germană a stabilit două baze de submarine, și a întreprins, de asemenea, măsuri de construcție a 30 de submarine mici, de tip UB și UC. Primele nu difereau de tipul clasicelor U decât prin dimensiuni și valoarea armamentului (6 torpile în loc de 12). Tipul UC a fost amenajat, special, pentru lansarea minelor. După primele probe de mare, în februarie 1915 a început construcția unui număr dublu de astfel de nave, având numeroase îmbunătățiri față de modelele precedente¹. (foto la pg.33)

Războiul submarin a început, prin urmare, cu mijloace mult prea slabe, iar randamentul său a fost diminuat ca urmare a dificultăților tactice rezultate din măsurile defensive întreprinse de aliați. Marile submarine de tip U, care erau bazate în porturile germane, operau, unele pe coastele orientale ale Marii Britanii, altele, din ce în ce mai numeroase, pe coastele occidentale, la intrarea în Marea Irlandei, unde se încrucișa traficul transatlantic și cel carbonifer dintre Anglia și Franța. Submarinele traversau Pas-de-Calais la suprafață, pe timpul nopții. Submarinul U-32 a decis să execute traversarea pe zi, apoi, intrând în imersiune, s-a prins de plase, din care a scăpat cu greu, revenind în Germania înconjurând Insulele Britanice. Din acest moment, această rută a fost impusă submarinelor pe drumul de întoarcere, dar se diminuea randamentul cu aproape 50%².

Urmând instrucțiunile transmise de Amiralitățile lor, navele comerciale engleze și franceze au fost vopsite în culori de camuflaj și au arborat pavilionul unor state neutre. Ordinul Kaiser-ului era acela de a evita scufundarea navelor neutre, iar

recunoașterea vaselor a devenit o operațiune foarte dificilă și delicată, neputându-se face cu certitudine prin mijloace obișnuite, în conformitate cu regulile de drept internațional. Britanicii au introdus în serviciu un mare număr de nave-capcană, mascate în cargouri neutre, care aveau un puternic armament ascuns. În timp ce submarinele se apropiau pentru a le inspecta, acestea scoteau la iveală însemnele de război și executau un foc nimicator³.

Atunci când, în 1917, războiul submarin a fost declanșat, fără discernământ și fără nici un avertisment, împotriva tuturor navelor întâlnite pe mare, s-au obținut rezultate formidabile. Cu toate acestea, nu au fost uitate dificultățile și pericolele pe care le-au întâmpinat submarinele în cursul anului 1915. Bilanțul lunii martie 1915 a fost următorul: 8 submarine în crucieră au scufundat nave comerciale însumând 70.000 de tone, dar 3 dintre acestea nu s-au mai întors, niciodată, la baze; în aprilie, 9 submarine aflate în misiune au trimis pe fundul mării 40.000 de tone, dar 2 dintre ele au suferit avarii datorate abordajelor⁴.

Toate aceste dificultăți au iritat pe marea marinei germane, care vedeau eșuând proiectul lor prin erorile comise în recunoașterea navelor neutre, deoarece acestea nu doreau să se conformeze exigențelor Amiralității germane, care le-a sugerat să efectueze navigația în condițiile determinate de aceasta, pe rute și la date prestabilite, sau în convoaie escortate de nave de război. Statele Unite ale Americii, în particular, își mențineau dreptul lor absolut de a naviga în mod liber pe o mare liberă, și pretindeau o recunoaștere strictă a navelor comerciale neutre de către beligeranți, înainte ca acestea să fie distruse⁵.

În cursul lunii aprilie 1915 au fost scufundate 4 veliere și 6 vapoare neutre, din care unul american, „Gulfight”. Apoi, pe 4 mai, marele pachebot britanic „Lusitania”, neînarmat și având la bord numeroși pasageri americani, a fost torpilat, fără un

avertisment prealabil, de către U-20, fiind omorâte 1.198 de persoane, din care 118 americani⁶.

În Statele Unite, indignarea a fost generală, astfel că guvernul american a adresat, pe 13 mai, o notă deosebit de severă celui german, declarând că nu respectă dreptul sacru al cetățenilor americani de a opta pentru navele pe care doreau să călătorească pentru a-și desfășura afacerile legitime. Cabinetul german a declarat că „Lusitania” era înarmată, drept pentru care a fost asimilată cu o navă de război. Ca replică, în schimburile de note cu Statele Unite, Germania părea că își menținea poziția, dar un document imperial secret din 5 iunie ordona să nu se mai scufunde pacheboturi, chiar dacă ar fi fost inamice. Categorisirea navelor a făcut și mai dificilă misiunea submarinelor, iar succesul părea compromis. În aceste condiții, amiralul von Tirpitz și șeful Statului Major General și-au prezentat demisiile împăratului, care le-a refuzat⁷.

Trecând peste acest moment, războiul submarin a continuat, dar mai puțin viguros, pe cele două teatre de operații, în Marea Nordului, unde submarinele s-au înverșunat împotriva navelor de pescuit britanice, și la intrarea în Marea Măneicii ori în Marea Irlandei. Din mai în septembrie 1915, deplasamentul navelor scufundate a oscilat în jurul a 75.000 de tone, dar au fost distruse multe submarine de către pescadoarele armate sau submarinele aliate⁸.

Pe data de 19 august, pachebotul „Arabic” a fost torpilat fără avertisment, iar patru cetățeni americani au fost înecați. În Statele Unite, emoția a umplut paharul, iar presa a cerut guvernului o acțiune imediată. Cancelarul Theoblad Bethmann-Hollweg a rugat pe împărat să anuleze ultimul ordin secret și să dezavueze pe comandantul submarinului. Pe 31 august, postul de radio de la Norddeich a lansat următoarea radiogramă: „Din acest moment, nici o navă de pasageri nu tre-

1 Robert Jackson, *Submarines of the World*, Grange Books, London, 2005, pp.265-263

2 Admiral Ratye, *Dans les mers septentrionales (août – decembrie 1914)*, în *La guerre navale racontée par nos amiraux*, vol.3, Librairie Schwartz, Paris, 1923, pp. 163-165.

3 *Ibidem*, p.45

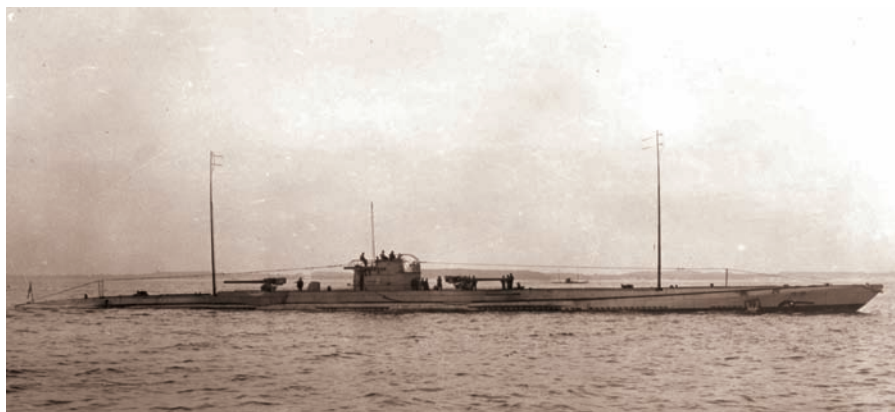
4 John Keegan, *The Price of Admiralty*, Penguin Books, New York, 1989, p.284

5 *Ibidem*, p.285

6 David Shermer, *World War I*, Chancellor Press, London, 2004, p.84

7 Amiralul Ra

8 Lowell Thomas, *Les corsaires saus-marines*, Payot, Paris, 1930, p.178



buia să fie scufundată fără avertisment și fără ca pasagerii și echipajul să fie salvat⁹.

Bineînțeles, amiralul Alfred von Tirpitz și amiralul Gustav Bachmann, șeful de stat major al marinei, și-au prezentat, din nou, demisia. De această dată, împăratul a acceptat demisia lui Bachmann, dar nu a lui Tirpitz, de care acesta nu se putea dispensa. Apoi, pe 8 și 9 septembrie, Kaiser-ul a semnat două ordine supreme care specificau că trebuia scufundată orice navă inamică, cu excepția pacheboturilor, și că nici o navă care avea arborat pavilionul unui stat neutru nu trebuia atacată fără să existe certitudinea absolută că acest pavilion nu era fals, afirmând că era de preferat să fie lăsată să scape o navă suspectă, decât să fie distrusă fără justificare, o navă neutră¹⁰.

Pe data de 18 septembrie a fost emis un alt ordin suprem către autoritățile maritime, astfel: „Situția generală a războiului impune ca, în timpul săptămânii care va urma, să nu fim obligați să producem nici o contravenție asupra ordinului din 9 septembrie, fiind necesar ca submarinele să nu execute acțiuni asupra coastelor occidentale ale Marii Britanii și în Marea

Mâneicii. Submarinele au devenit disponibile și au primit alte obiective militare“. Acest nou ordin, pe care noul șef al statului major al marinei l-a acceptat ca atare, a fost considerat ordinul suprem. Alfred von Tirpitz a scris în memoriile sale despre acest fapt că „dezorganizarea și haosul din sânul guvernului imperial a căpătat, în aceste zile, o amploare pe care nu am mai întâlnit-o de la începutul războiului. Măsuri nemaiauzite, necunoscute până acum, au fost adoptate în imperiul lui Bismark. Acesta a acționat în conformitate cu ordinul din 18 septembrie, angajând flota și corpul de infanterie marină: acest ordin a fost emis de șeful statului major al marinei, din proprie inițiativă, și a fost ținut secret față de cancelar, ministrul afacerilor externe și ministrul marinei¹¹.

Din acest moment, Înaltul Comandament Naval s-a aflat în pragul anarhiei, iar opoziția față de persoana Kaiser-ului s-a amplificat. S-a dorit, chiar, ca von Tirpitz să fie instalat în fruntea marinei și să se constituie un comandament unic al flotei, al Statului Major General și al Ministerului de Război, urmând ca politica internă să graviteze în jurul războiului submarin și al

personalității amiralului von Tirpitz. O mare parte a presei a trecut de partea marelui amiral, iar Marele Comandament Militar a intrat și el, în frământări. Marii șefi militari, în Germania cât și în celelalte state aflate sub arme, nu considerau marina decât ca o categorie auxiliară de forțe, destinată să ducă unele operații militare de-a lungul coastelor sau ca un simplu factor de putere care se punea în balanța negocierilor diplomatice. Doar trupelor de uscat le revenea onoarea victoriei și dominației germane¹².

De cealaltă parte, intrarea în război a Marii Britanii nu a fost luată în considerare în mod serios pe timpul zilelor dramatice care au urmat atentatului de la Sarajevo, iar războiul naval nu a fost pregătit cu minuțiozitatea care caracterizează organizarea germană. Distrugerea armatei franceze, în câteva săptămâni, a devenit o asemenea amenințare pentru Anglia, încât se credea că putea fi determinată să ceară pace. Ducele de Arenberg, ofițer de stat major în cadrul Corpului VII armată, în discuțiile cu prințul Adalbert de Prusia, la începutul anului 1915, afirma că „flota nu se putea compara cu un corp de armată, ci ea trebuia să fie conservată ca factor politic. Pentru moment, acesta era primul război punic, iar al doilea, care antrena distrugerea Marii Britanii, urma să vină puțin mai târziu și, de această dată, marina avea un rol decisiv.“¹³

Bătut de armata franceză, Marele Cartier General german și-a îndreptat toate forțele disponibile spre Rusia, dar s-a epuizat la Riga. După acest moment, în primele zile ale lui 1915, Marele Cartier General a apreciat că principalul inamic devenise Marea Britanie, ordonând marinei să demareze un proiect pe care îl preconizase cu insistență: războiul submarin¹⁴.

9 Ilie Manole, Ioan Damaschin, Anatolie Zemba, *Confruntări navale, vol.I, Editura Militară, București, 1988, p.304.*

10 Admiral Sir Reginald Bacon, *The Jutland Scandal, Hutchinson&Co.Paternoster Row, London, p.327*

11 Grand Admiral Alfred von Tirpitz, *My Memoirs, Hurst&Blackett, London, 1919, p.169*

12 Ibidem, p.170

13 Ibidem, p.176

14 Ibidem, p.177

COMUNICAT

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

Persoane de contact:

**București: cdor (r) Anton Bejan: tel. 0722.521.299; ing. Ilarion Barbu: tel. 0213.216.989;
cdor (r) Neculai Pădurariu: tel. 0723.384227**

Constanța: dr. Carmen Atanasiu (coordonator): tel. 0721.098.543;

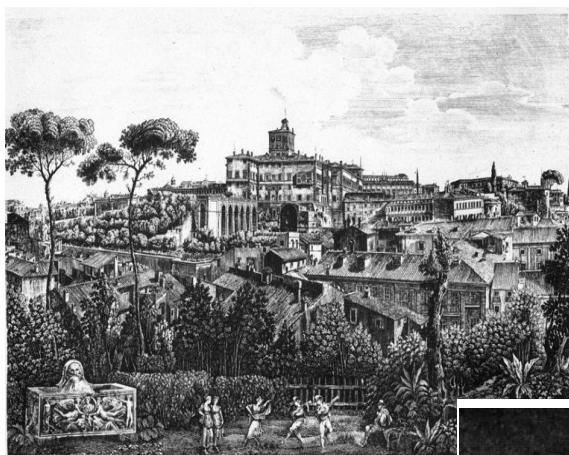
E-mail: atanasiu_carmen@yahoo.com; contraamiral (r) George Petre: tel. 0744.341.187;

E-mail: marea_noastra@yahoo.com; contraamiral de flotila (r) Dan Leahu: tel. 0722533750

Marea Noastră

pentru

Drumul și surghiunul lui Ovidiu la Tomis



Conform dreptului roman, autorul „Metamorfozelor” a fost „relegat” la Pontul Euxin, bănuitele motive fiind destule: Ovidiu – iubitul Iuliei, fiica împăratului Augustus; susținerea lui Agrippa Postumus, nepotul împăratului, pentru ocuparea tronului; „imoralitatea” din versurile sale; prezența la diverse procesuni de cult interzise bărbaților.

Americanul J.C. Thibault, vine în 1964 cu un studiu științific scos chiar din textele poetului; împăratul citind un pasaj din „Amores” – a ghicit că Ovidiu era amantul propriei sale iubite Terentina (soția lui Mecena – sfetnicul lui Augustus).

Alungat, părăsește în grabă Roma, în decembrie anul 8, se îmbarcă pe o corabie la Brundisium (Marea Adriatică) cu direcția Elada. Trirema romană traversează Marea Ionică, trece pe lângă Ithaca, golful Corintului, acostând în portul Lechaem, poetul se îmbarcă în portul Cenchreae (Marea Egee), corabia trece pe lângă insulele Imbros și Samotrace, ajungând pe coastele Tra-



lia) și în martie anul 9, ajunge la Tomis. Aici va scrie, se va reculege pe malul mării și pe insula de pe lacul din apropiere.

PUBLIUS OVIDIUS NASO – născut la Sulmona pe 20 martie 43 î.Ch., capătă o educație aleasă și se consacră din tinerețe artei poetice, către care simțea o atracție irezistibilă. În creația sa cultivă genul erotic și

scrie „Arta iubirii” (*Ars amandi*), „Leacurile iubirii” (*Remedia amoris*), gustate de tineret aristocratic al Romei, la maturitate abordând subiecte mai grave.

La Tomis scrie „Tristele” și „Scrisori din Pont” („Ponticele”) – elegii trimise la Roma, soției, prietenilor, chiar împăratului căruia îi imploră grațierea, exagerând înfățișarea realităților mediului în care trăia.

Moare în anul 17 la Tomis.



Profesor
Vlad A. MARAVELA

Mesajul subfilialei LNR „Comandor Eugeniu Botez” a Școlii 87 „Mihai Botez” – adresat Conferinței pe țară a LNR

Onorată asistență,

Suntem un grup de 15 tineri: 3 băieți și 12 fete, grup ce constituie subfiliala LNR „Comandor Eugeniu Botez” a Școlii 87 „Mihai Botez”, situată în Sectorul 3 al capitalei.

Toți avem cartele de membri-juniori ai „Careului tineretului lenerist”, cu cotizația achitată pe întregul an 2009.

Mentor ne este doamna profesoară de muzică Arta Marina Barbu, fondatoarea Corului „Triolet” al școlii noastre, pe care-l

veți aplauda cu ocazia lansării a două CD-uri, de „Ziua Apelor Române”, în luna iunie și la care vă invităm să participați.

Citim cu interes revistele editate de Ligă: „Marea Noastră”, „Marea Noastră pentru Tineret”, „România maritimă și fluvială. Magazin”, „Matelot” și alte reviste de marină.

Dorim să cunoaștem oceanele, mările și fluviile, în care domniile voastre, domnilor amirali, comandori și ofițeri ai marinei civile și militare, sunteți specialiști brevetati.

Poate că și din mijlocul nostru, peste câțiva ani, unul sau mai mulți dintre noi, vom îmbrățișa nobila dumneavoastră profesie.

Adresăm mesajul nostru de onoare și salut tuturor marinarilor români, veteranelor de război, cadrelor militare de marină active, în rezervă și în retragere, marinarilor civili, doamnelor și domnișoarelor simpatizante, artiștilor plastici și tuturor celor îndrăgostiți de ape și de slujitorii acestora.

Bun cart înainte!



tineret

Marinarul sportiv episodul 1

comandor (r) veteran de război

Nicolae MUJICICOV,

din Careul Marinarilor

Către Redacție

Între frumoasele aspecte ale vieții umane, legăturile sufletești dintre oameni în general și dintre marinari în special își au un loc deosebit. De aceea m-am gândit să vă propun spre publicare un articol despre un exemplu a unor asemenea marinari în devenire – elevi ai Școlii Navale.

Noiembrie 2008! De ce încep această evocare cu anunțarea unei date? Deoarece cele ce urmează trebuie căutate cu mai mult de 70 de ani în urmă.

Totul a început mai precis în ziua de 1 septembrie 1939, când, pe poarta Școlii Navale, intrau „guvizii” viitoareii promoții „1941” a Marinei Regale. Selecția la examenul de admitere fusese aprigă; aproape 300 candidați pe 30 de locuri. Dar nu acest amănunt este important pentru aceste amintiri, ci faptul că pe această poartă, la acea dată, intrau nici mai mult nici mai puțin de cinci jucători de volei de o oarecare valoare și chiar experiență competițională. Iar dacă la aceasta mai adăugăm și prezența la vremea aceea a unui ofițer, comandantul echipajului de elevi, căpitanul Adam Traian, cu percepțe de educație bazate mult pe latura sportivă, nu este de mirare că, în cel mai scurt timp, s-a înjghebat o puternică echipă de volei.

Dar să prezint „magnificii”: **Mircea Bolinteanu** (zis Cotoiul), de departe cel mai valoros dintre toți, trăgător prin excelență, cu un stil propriu inconfundabil; **Mircea Raianu** (zis Panțaru), un polisportiv înăscut, trăgător de forță, bun atlet; **Victor Gadidor** (zis Gloaba), dotat cu calități fizice deosebite și de asemenea și el „trăgător” puternic; **Paul Ionescu** (zis Plache), un stilist rafinat, bun coordonator de joc, ridicător prin excelență; **Nicolae Mujicicov** (zis Colea), de asemenea un polisportiv cu calități fizice reale și bun trăgător, ajutat de statura-i înaltă; **Traian Ignațiu** (zis Porcul), util echipei, prin acuratețea jocului practicat. Am dat în paranteză porecele fiecăruia: pe vremea aceea nu-i stătea bine unui „marinar” să nu poarte o poreclă.

La aceștia s-au adăugat, în scurt timp după debarcarea lor de pe „Mircea”, sosit din voiajul de instrucție în Mediterana, la 3 septembrie 1939, Alin Petrescu (zis Gașparu) și Ernest Pisarciuc (zis Pisi), ambii din viitoarea promoție „1940 B”, deci pentru noi „guvizii” niște „domni elevi”. Primul era într-adevăr un jucător de valoare, un foarte bun coordonator de joc și ridicător, iar al doilea un inimos sportiv, fiecare util echipei.

Am găsit în curtea Școlii Navale un teren de volei destul de bine întreținut și prin grija lui „Adam” în scurt timp totul era la superlativ –

stâlpi noi, fileu nou, mingi la discreție. De îngrijirea terenului se ocupa un marinar de la compania trupei pe numele de „Jonny”. Era „brunet” și în viața civilă avea de-a face cu lumea sportului – băiat de mingi la tenis. Dar „Jonny” era și gornistul Școlii, cel care ne încânta seara cu frumoasa „stingere”, nu cea prea cazonă. În ultima seară înainte de plecare la București pentru avansare la gradul de aspirant, în mai 1941, „Jonny” ne-a cântat „liberarea” sub ferestrele dormitoarelor noastre.

Iată că nu-mi aduc aminte dacă terenul era cu zgură sau cu pământ. Cred că a doua varinată este mai sigură; de altfel nici terenul de tenis din incinta Școlii nu avea zgură, ci un amestec de pământ cu nisip. Dar cel mai important fapt era organizarea timpului nostru liber care asigura continuitatea antrenamentelor. Când vorbim de „antrenament” nu ne putem gândi la ceea ce înseamnă acest aspect din punct de vedere tehnic, tactic sau de pregătire fizică în general sau cea specifică sportului practicat. Fiecare din noi exersa ridicarea mingii la fileu și atacul – pe perechi, apoi serviciul. Restul problemelor tehnico-tactice se rezolvau în cursul jocului de școală. eram în fond noi înșine „antrenorii” noștri. Dar la toate acestea trebuie să adăugăm și dragostea echipelor pentru acest sport și pentru mișcare în general, de altfel specifice vârstei noastre de atunci.

Micul echipament – șort (pe atunci denumit „chiloți”) și tricou, a revenit administrației Școlii, iar restul era cel personal și făcea parte din „zestrea” obligatorie la prezentarea în Școală și anume în special „teniși” și treninguri.

Nu a trecut mult timp și s-a încheiat o sudură puternică în colectivul ce forma echipa. Mai mult chiar, s-au pus atunci bazele a unei prietenii, cunoscută în „Marină” noastră, ca „mâna cu cinci degete”. Patru din degete erau componenții ai echipei (Cotoi, Panțaru, Plache și Colea) la care s-a „afiliat” Aurel Cosma (un tip – 1,92 m).

Legătura cu „domnii elevi” a fost stabilită neîntârziat și, așa cum era și normal, între noi și cei doi mai mari, a dispărut bariera oficială de prezentare, eram coechipieri „fără grade și cotingente”.

Marea Noastră

Mesaje adresate
Adunării Generale a LNR
filiala Constanța

Cea mai tânără subfilială a L.N.R. din județul Constanța, înființată în octombrie 2008 la școala generală I.A.S. Nazarea, transmite cu această ocazie tuturor participanților multă sănătate, succese profesionale și prosperitate familiilor domniilor lor. Am aderat la această asociație de cultură și propagandă marinărească, din dorința de a participa la activități culturale și la concursuri marinărești organizate, anual și la altele privind trecutul de luptă al poporului român, pentru cinstirea memoriei eroilor săi.

Cunoaștem statutul LNR și dorim ca toate obiectivele acestuia, referitoare la categoria tineret să poată fi realizate. Considerăm că toți tinerii din România au dreptul la educație, că trebuie să fie sprijiniți în formarea lor pentru viață și de aceea propunem ca LNR să sprijine dorința noastră de îmbunătățire a activităților pe care le desfășurăm sub flamura ei prin solicitări către Consiliul local, Consiliul județean, Inspectoratul Școlar și alți factori de decizie, de a asigura subfilialelor din școli un minim de resurse materiale și financiare în acest scop.

Subfiliala „Amiral Petre Bărbuneanu”, activă din anul 2001 până în septembrie 2008, prezintă prin reprezentanții ei, în fiecare an la Adunările Generale, vă aduce, tinerește, urarea de viață lungă, cu sănătate și bucurii alături de familiile dumneavoastră.

Colegii noștri mai mari, care au încheiat ciclul gimnazial – în prezent elevi de liceu sau studenți – s-au „îmbogățit” spiritual la școala de ucenicie a LNR pentru că au avut ca profesori comandanți destoinici. Colegii noștri care sunt încă elevi de gimnaziu, în prezent, sunt „debarcați”, nu mai pot naviga, deși mai există aceeași comandanți destoinici, dar „nava” este în derivă.

Lansăm un S.O.S. Consiliului director al filialei, pentru ca familia mare a L.N.R. să se reunească, cu această subfilială pe care să o ajute în continuare să călătorească pe mările albastre către Continentul cunoașterii și învățaturii marinărești.

Așteptăm și sperăm că pentru toți va fi

Va urma

Vânt bun de pupa!

Matematica, fizica și chimia suporturi fundamentali ai învățământului tehnic liceal și superior

continuare din pagina 29

De asemenea, în profilul mecano-electric, analiza unor fenomene pe caracteristicile statice și dinamice se efectuează pe baza interpretării geometrice a derivației.

La formarea impulsurilor, pe lângă circuitele electronice basculante, se folosesc circuitele de diferențiere și de integrare, des folosite în echipamentele mecano-electrice și care au la bază calculul diferențial și integral.

Funcțiile matematice prezentate se folosesc de asemenea și în sistemele de navigație hiperbolice LORAN, DECCA, OMEGA, radare și pentru navigația cu sateliți orbitali și geostaționari, sistemul GPS etc. Teoria probabilității se folosește pentru determinarea și corectarea punctului navei, verificarea preciziei vitezei și adâncimii sub chilă. Determinarea elipsei împrăștierilor pe suprafață (conice) în cazul tragerilor cu artileria și cu rachete, sau a elipsoidului împrăștierilor în volum (cuadrice) în cazul lansărilor de bombe antisubmarine și rachete antiaeriene. Problema întâlnirii pe suprafață sau volum cu țintă, este rezolvată matematic de echipamentele de calcul de la bordul navelor moderne. Matematica pune la dispoziția specialiștilor elementele de cinematică navală privind problemele de goană, ocuparea unor puncte în timpul cel mai scurt și la distanță minimă, evitarea coliziunilor etc. În cadrul electronicii digitale se folosesc biții ca unități de informație, iar impulsurile dreptunghiulare generate de circuitele basculante bistabile, incluse în microprocesoare ca suporturi electrice ai informației. Aceste impulsuri sunt periodice, nesinusoidale, respectă condițiile lui Dirichlet și se descompun în serie Fourier, respectiv într-o componentă continuă și o infinitate de armonice. Electronica modernă se bazează pe circuitele electronice digitale menționate, circuite care saturează echipamentele de radiodifuziune, telecomunicații navale, transmisii prin sateliți, GPS etc. Matematica a fundamentat electronica modernă prin algebra booleană, operând cu cifre binare „0” și „1” și realizând circuitele complexe de bază cu microprocesoare ale calculatoarelor personale PC și ale transmisiilor multiple de date.

Disciplinele mecano-electrice se bazează de asemenea, pe fundamentele științifice ale fizicii respectiv: statică, cinematică, dinamica, electrostatica, electrodinamica, magnetostatica și curentul alternativ.

Fizica este știința fundamentală care

studiază proprietățile materiei, formele mișcării ei și legile generale ale fenomenelor naturii anorganice, iar fără relațiile din fizică nu se pot evalua și interpreta calculele de stabilitate și asietă a navei, respectiv calculul coordonatelor centrului de greutate al navei, calculul cotei metacentrului transversal, corectarea înălțimii metacentrice, calculul pescajelor prova și pupa. De asemenea, relațiile teoretice care stau la baza teoremelor și legilor curentului electric sunt verificate prin experimentele fizicii, disciplinele de profil electric folosindu-se atât de relațiile teoretice cât și de experimentele generale și particulare. Câmpul electro-magnetic, undele electro-magnetice, microundele studiate la fizică sunt purtătorii mesajelor și informațiilor audio-video din telecomunicațiile moderne, terestre și prin sateliți. Problemele de maxim și minim din fizică fundamentează proiectarea tuturor aparatelor analogice și numerice de automatizare din echipamentele mecano-electrice. Frecvențele de 900 MHz și 1800 MHz sunt folosite nu numai pentru telefonía celulară, dar și ca purtătoare de informație în diferențele de temperatură intrare-ieșire (T1, T2) la repartitoarele caloriferelor și alte echipamente domestice.

Chimia, ca disciplină fundamentală, constituie de asemenea un puternic suport al disciplinelor tehnico-științifice de profil mecano-electric. Chimia este știința care studiază compoziția, structura internă și proprietățile corpurilor, schimbările provocate de acțiunea atomilor sau a moleculelor unor corpuri, precum și combinațiile noi rezultate în urma acestor transformări.

Aplicații în marină: întreținerea operelor navei (partea care stă sub apă) perierea, vopsirea cu pitură antivegetativă (împotriva algelor și scoicilor ce se depun pe opera vie) și vopsirea cu pitură anticorrosivă, pentru evitarea curenților corosivi (anioni, cationi) ce pot distruge elicile din bronz, vibratorii sondelor ultrason și ai hidroloatoarelor, corpului navei etc.

Curenții corosivi apar între zincurile de pe corp care se descompun și corpul navei, al doilea electrod, apa mării fiind un veritabil electrolit în care se găsesc dissociate în diferite stări de agregare (anionici) cele peste 90 elemente chimice din tabelul periodic. Cum ar prezenta la o clasă (aulă) profesorii de profil electric materialele conductoare, izolatoarele (dielectricile), semiconductoarele, dacă nu s-ar bizui pe cunoștințele însușite de elevi la structura atomo-moleculară a materiei.

Semiconductoarele care au revoluționat tehnica modernă prin intermediul cir-

cuitelor integrate și al microprocesoarelor, au la bază studiul intim al legăturilor covalente dintre elementele chimice intrinseci din grupa a IV-a (Si, Ge) și cele dopate (impurificate) din grupele a-III-a (In) și a V-a (P, etc.).

Nu am fi putut folosi elementele galvanice primare (pile) din telecomenzi, aparate portabile etc, și secundare (acumulatoarele) dacă nu ar fi existat ionii, anionii și cationii din electroliții studiați la chimie. În industrie, agricultură, marină se folosesc sub formă de materiale, substanțe anorganice, dar și cele organice care au la bază carbonul și hidrogenul. Țițeiul, cărbunii, sunt substanțe care, procesate în rafinării și petrochimie, produc benzină, motorină, uleiuri, mase plastice, cetone, aniline, coloranți, îngrășăminte etc, ce formează mărfuri transportate cu ajutorul navelor. Numărul compușilor anorganici este de aproximativ 60.000, pe când cel al compușilor organici de aproximativ 2.000.000.

Chimia înobilează capacitatea umană cu posibilitatea de a folosi energia nucleară a combustibililor sub formă lichidă, gazoasă sau solidă pentru scopuri domestice, de asemenea, elaborează principii, tehnologii și echipamente pentru evitarea și combaterea poluării aerului, solului și apelor fluviale și maritime.

Discurile, CD-urile, DVD-urile, elemente componente ale echipamentelor de stocare și transmiterea informației audio-vizuale sunt realizate și multiplicare tot cu ajutorul materialelor procesate chimic. Toate particulele elementare „întime” ale materiei studiate la chimie: electroni, ioni, fotoni sunt suporturi ai curentului electric și ai undelor electromagnetice.

Materialul de față subliniază că, matematica, fizica și chimia nu sunt discipline abstracte, ele sunt compatibile cu fenomenele din viața noastră reală.

Fără aparatul științific pus la îndemână de matematică, fizică și chimie cultivarea capacităților intelectuale și a abilităților meseriașilor, tehnicienilor, maiștrilor și specialiștilor din diverse ramuri de activitate umană, ar fi lipsite de conținut.

În concluzie disciplinele mecano-electrice se bazează pe acești piloni și argumentează că nici energia electrică necesară umanității (consumul domestic) nici biții informaționali care au revoluționat lumea modernă, nu ar fi existat dacă MATEMATICA, FIZICA și CHIMIA nu ar fi fost suporturi fundamentali ai disciplinei de profil mecano-electric.

Prof.dr. (r) ing. Nistor MITEA

Constanta 10 iulie 2008

ANIVERSARE - promoția 1949

Absolvenții Școlii de Marină promoția '49 și-au dat întâlnire la Academia Navală în ziua de 8 mai a.c., pentru a sărbători cei 60 de ani care au trecut de când, cu gradul de aspirant (sublocotenent de marină), îndoctrinați cu știința navigației și a practicii marinărești, părăseau băncile școlii. Cu speranță și gânduri îndrăznețe păseau în frumoasa carieră de ofițeri de marină.

Întâmpinați cu urarea de BUN VENIT și felicitări pentru eveniment, adresate de comandantul Academiei Navale, cdor Dan Hăulică, adunarea a început la ora 10.00.

În cuvântul său, printre altele, comandantul Academiei a arătat că „întâlnirea unei promoții constituie și pentru Academie un eveniment de bucurie“.

La întâlnire au participat ca invitați: cdor (r) Avram, promoție 1941, cdor (r) Ion Apostol, promoție 1948, cdor (r) Ion Lepindea, promoția 1950 și cdor (r) Valentin Botezatu, președintele Asociației Absolvenților Academiei Navale.

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, a onorat promoția '49 cu un mesaj emoționant pe care l-a prezentat comandorul Aurel Benedic din Statul Major al Forțelor Navale.

Cu mari emoții s-a făcut apelul. Din cei 26 de absolvenți (19 specialitatea punte și 7 specialitatea electro-mecanică) au răspuns prezent numai 8, alți 8 nu au putut onora întâlnirea din motive de sănătate, iar 10 sunt plecați pentru totdeauna pe drumurile de veci; pentru aceștia s-a păstrat un moment de reculegere.

Au fost amintite și comentate momente mai deosebite din timpul școlii. La încheierea părții oficiale s-a închinat obișnuita cupă de șampanie.

Promoția '49 s-a prezentat la acest eveniment și cu un bilanț în care s-a evidențiat că cinci dintre colegi au ajuns în corpul amiralilor, unii au fost comandanți de Mari unități, alții au slujit în învățământul de marină. CLC Liviu Neaguț, în calitate de comandant al navei comerciale „București“, a făcut ocolul Pământului, iar amiralul Aron Mihai a fost comandant al Marinei Militare.

C-dorul Botezatu Valentin a înmănat din partea Asociației Absolvenților Diplome de excelență.

Liga Navală Română, filiala Constanța a felicitat pe foștii aspiranți și le-a dorit multă sănătate.

Le urăm și noi

BUN CART ÎNAINTE!

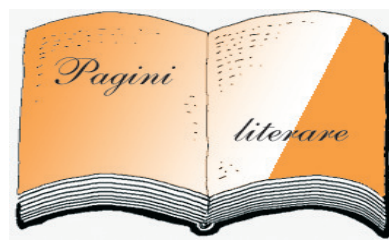
Redacția





Daca Eminescu...

Versuri citite de autoare la 15 inauarie 2009 în fața membrilor juniori ai L.N.R. din Constanța. La 15 iunie 2009 s-au împlinit 120 de ani de la trecerea în eternitate a poetului



De ce?

- fragment -

.....
Nevreme de mine?
Eroare?
Ziua neurmă mă ține.
De ce?
Ursită, de ape
plecate să-ntoarcă
mările toate,
și vânt,
în pânză de arcă pe creste,
unde ai fost?

...Floare albastră: poveste
Nimicul nimicului,
mi-a țintuit zborul în cui.
De ce?
Zar poți să-i spui

Angela MACARIE

Dac'aș fi val

Elena STĂNESCU

Dac'aș fi val, unduitor
Aș mângâia nisipul de pe mal
Pe care, vântul călător,
Îl cerne veșnic, matinal.

Dac'aș fi val, rătăcitor,
Din zare-n zare, alergând,
M-aș odihni sub câte-un nor,
Sub stropi de apă, picurând.

Și dacă val aș fi, turbat,
Ce-n groapă suflele-n berbece,
Doar cerul, veșnic încruntat,
Mi-ar săgeta inima rece.

Dar, sunt un val mic, trecător,
Ce ca zefirul trece... trece,
Lăsând în urmă un fior
De suflet cald, ce te petrece.

Dacă Eminescu matusalemic,
ar fi trăit printre noi,
ne-ar fi umplut inimile și sufletul
de bucuria vieții,
cu mângâierile și criticile
pentru faptele noastre.
am fi avut Timpul
și răgazul de a ne culca lângă el,
în oarbă cuvântătoare
pentru a asculta Doina râului șerpuit din
pădure,
pentru a privi Cerul de deasupra noas-
tră,
pe care păsări măiestre
în zborul lor înalt,
ar dansa grațios în drumul lor de împe-
rechere.

Dacă Eminescu, un bătrân veșnic tânăr,
ne-ar fi fost dascăl,
ne-ar fi învățat cum să dezbrăcăm
Adevărul filozofic,
pentru a-l îmbrăca în cuvintele pline de
omenie
și trăire adâncă.

Dacă Eminescu
ar mai fi scris versuri
am fi putut să așezăm Toleranța
în fața nimicniciei
fără teama și suspiciunea de a deveni
ipocriți.

Dacă Eminescu
ar mai fi trăit
pădurea ar fi rămas
codrul plin de viață
râurile ar fi avut apele limpezi, lacurile
ar fi rămas oglinzi
în care chipurile să se reflecte
fără hidoșenie
iar Marea ar fi veșnic
o apă vie
în care legile nescrise ale Naturii
nu ar putea fi zădărnice de OM

Dacă Eminescu
nu va muri,
vom mai avea puterea
de a trăi ca oameni.

Prof. Elena STĂNESCU
14.01.2009, Constanța

Angela Macarie urcând catarge în dans de sirene

Prin anii 60 vedeam o tânără doamnă
pe aleile Comandamentului Marinei Mi-
litare, la Mangalia, îndreptându-se spre
birou. Cine și-ar fi imaginat că acea ființă
retrasă, discretă va putea scrie poezie?

Citesc prima plachetă de versuri și mă
minunez - miroase a deltă, a mirific, a
ceva..., a eterice vise, a neliniști și liniști
ale apusurilor ca în Prințesa Bibița. Iar
acum în refugii benevole în reverii - zbu-
ciume cu dilatate priviri filozofice, iubire
dată iubirii, foc cu credință-n speranță, în-
veșnicire în sublimă palpații ale inimii.

Sunt vorbe din versurile doamnei An-
gela. Doar vorbe?

Dar, alte vorbe: sinestezii (cum ar
puta fi altfel reveriile?), dedublare și de-
zolare, efemerul din etern și iluziile din
certitudini.

Agreeabilă (doar agreeabilă?) lectură pen-
tru cel pornit spre piscurile înțelepciunii.

„Emanatii elegiace“ cu ceasornic de
sublim, cu dor mereu și mereu repetat ca
fior, meditație subiectivă cu insomnia, re-
fugiu în goluri de dor doritoare, cuvinte
plânse-n aforisme. Destin luminat de
fructul oprit. Și doamna Angela descif-
rează și sensul permis și sensul interzis.

„Te teme lacrima care nu plânge“ -
iată cum înflorește un aforism.

Aici la țarm de mare trebuie să pome-
nim cu nostalgice nuanțe.

Pontul Euxin ne-nconună cu vise.

Poeta lasă pleoapele închise și pleacă
în viziuni cu păsări viu colorate și cu
scăldări bleumarine și adulmecă arome
de midii, de pești marini.

Și Danubius navigă spre împărăția lui
Neptun care are „tridentu-n stindard“.
Prin eter alunecă un pescăruș care fil-
mează fluviul, marea. Vecia misterului
înfruntării ca-ntr-un sărut între curgăto-
arele cărări și mișcătoarele cărări. Când
marea și fluviul fac scară, copacul se-
ntoarce-n vioară.



Contaminată cu dorul de mare, poeta se vede cuprinsă de alge, urcând în catarge, în dans de sirene. Brațele se întind peste furtună spre senin. Și-nfiripă alt vis pe o insulă marină unde spre EL emite cuvinte potrivite: „Revino, te-aștept“.

În „Portret marin“, marea oftează, geme, urlă și prin alte părți ea „murmurește“ pentru că nu știe să murmure. Dar asta e din Eminescu.

Se schimbă cartul pentru că „este ora!“ de serbarea Sfintei Marii pavoazul este prins pe-aripi de lăstuni.

„Catarge, de păclă mascate, fentând abordaje, prin hulă părții crează. Filatele noduri speranțele strâng“. Catarg. Dintre sute de catarge care lasă malurile, cine știe câte-or sparge, vânturile-valurile. Catargele lui Eminescu sunt niște corăbii: o catargă - două catarge.

Dar speranțele ce vin pe măsura parcurgerii spațiilor marine?

Așa marinarii, pe mare umblând,
Izbind de talazuri, furtune
Izbiți de uraganul – ghețos și urlând,
Speranța îl face să uite de vânt,
Cu gândul la zile mai bune.

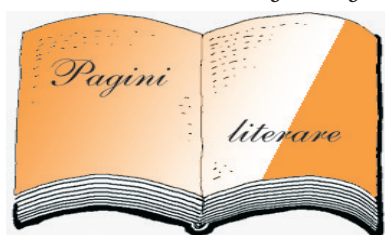
Avea Eminescu premoniția că vom avea marinari, dar flotă ba și că acei marinari speră să vină vremuri mai bune?

Și dacă la începutul ei poeta a fugit la țarm de mare să se nască (la Sulina) – acolo unde Dunărea își pierde și apele și numele în mare, pe parcurs și-a îndreptat privirea spre teme sociale majore.

Acum, după prima chitară ancoră – de la pagina 100, cu brațe de valuri, creație a lui Laurențiu Macarie, ofițer de marină și sculptor, ne poartă gândurile spre țară, spre viața netihnită de azi, spre domnia dictatorială și nemiloasă a banului, spre desființarea lui Eminescu, spre părjolirea limbii române înburuienată cu neologisme nenecesare și nu numai, cu istorie eliminată din școală după prea multe absețe nejustificate.

Îmi vine un gând neamical, s-o las în seama criticilor literari pe doamna Macarie, să o trezească din reverie cu aprecieri calificate.

Petre GEORGESCU



MAREA în poezia Angelei Macarie

În volumul de versuri „Revanșa iluziei” poeta Angela Macarie se ipostaziază într-o altitudine, iluzorie, aproape de „soarele-n ținută de gală /și luna uitată

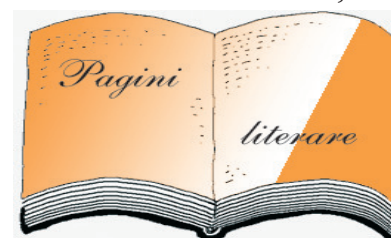


pe cer”, contemplând mirajul lumii în care, în mod deosebit, marea îi dă un sentiment de fascinație și smerenie. Așa se pot explica versurile: „Până azi, măsuram visul cu pașii...Oare, pot încăpea / Cu zile, cu nopțile mele, / În palma ta?”, pentru că „Eu nu am picioare...Nici brațe nu am...M-am născut fără aripi?” Farul apare ca o speranță cu „ochiul de foc solitar” care „veghează / Îmi sprijină trupul. / Nu cad, nu încă”, deși poeta se află, într-un echilibru instabil: „Pe-un mal convențional / Nedumerindu-și rostul, / Cu plângerea în prag, / În căutarea cuprinderii de larg”. „Mirajul se destramă” doar când înserarea, cu ale sale „Dantelării lăptoase și îngeri ce presară pe hărți lumânărele”, îl vestește pe Morfeu, ca poeta să treacă într-un alt miraj; cel al viselor. Această stare de beatitudine, continuă cu „botezul din zori / cu cer și țarm drept martori”, constituindu-se într-o stare de binefăcătoare revanșă a iluziei, conferind întregului volum acea sen-

zație de bucurie a vieții.

În celălalt volum „Refugii în reverie”, Angela Macarie își extinde acvatica-i iubire și „Pe Dunărea albastră, / vals, necuprins de mal, / cu pânze-n curcubeu... cutreierând serate”, ajungând până la contopirea sa cu marea și cu „oceanele melomane, / ascunse-n subterane”. Această joncțiune îi apare ca o „urgie cuprinsă-n mirare”, fluviul transportând și copaci, a căror sublimă devenire ar fi ca să „sen-toarcă în vioară” când „Marea și țarmul fac scară... în noaptea deabis planetar”. Atunci marea va apare, ca „Blândă, sub zări estivale. / Trec simfonii mângâierile sale și poartă pădurea cu vise din țarmuri desprinse”. Astfel se poate realiza transferul afectiv al valsurilor vienezze în fluviul Dunărea și în copacii pe care îi poartă spre mare, umplând-o cu simfonii și păduri de vise. Această superbă imagine face parte din concepția panteistă a poetei despre lume, pentru că din cele două volume, de mai sus, rezultă simbioza ei cu binefacerile naturii și, mai ales, împăcarea cu lumea în care trăim. Astfel ne putem explica și altruismul mesajului din versurile care constituie și finalul acestei scurte recenzii: „Cu domolită sete / vin apele încoace / vorbesc de marea lor / cu dor de cânt, / de pace”. „E cântecul tăcut. / Să-l răsucim în iarbă, / cu ziua în retină, / să îl zvonim lumină, / să-l destinăm în mâine”.

Valeriu CUȘNER

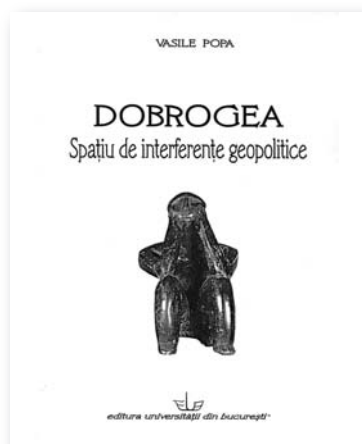




Semnale editoriale



La Editura Universității din București a apărut în anul 2006 lucrarea „DOBROGEA, SPAȚIU DE INTERFERENȚE GEOPOLITICE”. „Evoluția complexă a Dobrogei în timp istoric, diversitatea etno-culturală, poziția geografică la gurile Dunării și Marea Neagră, potențialul economic (în special comercial și de transport) au fost principalele motivații care au stat la baza realizării lucrării – mărturisește în „Introducere” autorul – Vasile Popa. Deosebit de interesante din punct de vedere al tematicii revistei noastre sunt capitolele 6 și 8 ale Părții a II-a „Dunărea și Marea Neagră – factori majori în demersul geopolitic al Dobrogei” (6.1. Dunărea, 6.1.1. Dimensiunea geografică a Dunării, 6.1.2. Dimensiunea geopolitică și



geostrategică a Dunării 6.1.3. Geopolitica navigației dunărene și 6.2. Marea Neagră, 6.2.1. Caractere ale mediului Mării Negre cu implicații în regiunile limitrofe și 6.2.2. Dimensiunea geoeconomică și geopolitică a Mării Negre) și „Dobrogea – pilon de susținere a unor interacțiuni economice inter și extraeuropene”, respectiv capitolul 16 din Partea a III-a „Contextul geopolitic actual și de perspectivă” (16.1. Poziția Dobrogei în cadrul coridoarelor de transport și a zonelor de insecuritate, 16.2. Principalii actori geopolitici, 16.3. Noul context geopolitic din regiunea Mării Negre și 16.4. Cooperarea Economică a Mării Negre).



Vă aducem la cunoștință faptul că a apărut ediția a doua completată a „MANUALULUI DE CONDUCERE A AMBARCAȚIUNILOR CU MOTOR PENTRU AGREMENT”.

Acesta conține „Regulamentul de Navigație pe Dunăre”, ultima ediție, COL-

REG și capitolele completate pentru salvare și prim ajutor, precum și elemente de navigație maritimă, deriva de vânt, curent și estimată. Imaginile grafice sunt mult îmbunătățite.

Autorul, Mihai Ghiba, președintele filialei Drobeta-Turnu Severin a Ligii Navale Române, așteaptă observațiile și eval-



uările dumneavoastră critice, care îl vor ajuta pentru ajustarea eficientă a ediției următoare.



Sub semnătura comandurului dr. Marian Moșneagu, în anul 2008 a apărut la Editura Militară „DICȚIONARUL MARINARILOR ROMÂNI”, prima lucrare de acest gen din literatura de specialitate, publicată sub egida Asociației Absolvenților „Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, înființată la 17 martie 2007.



Lucrare enciclopedică de anvergură, „Dicționarul Marinarilor Români” însumează biografiile a circa 600 de absolvenți care au performat atât în cariera profesională cât și în diplomația militară,

învățământul superior, administrația portuară, managementul companiilor de shipping de stat și private, administrația publică, justiție, artă, cultură, presă, sport, politică ș.a.

„Cuvântul Înainte” este semnat de viceamiralul (rtg.) ing. Ilie Ștefan, fost comandant al Institutului de Marină și primul președinte al Asociației Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Printre personalitățile de prestigiu din Marina Militară și Comercială care au absolvit Academia Navală prezentate în dicționar se numără amirali, comandanți și comandanți de cursă lungă, atașați militari, scriitori, istorici, pictori, jurnaliști, politicieni, cadre didactice universitare, femei ofițeri de marină, șefi de promoție etc.

„Dicționarul marinarilor români” a fost lansat sâmbătă, 21 martie a.c., în cadrul adunării generale a Asociației Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Ajuns pe meleaguri americane, prin bunăvoința colonelului în rezervă Dumitru Roman și a comandurului dr. Alexandru Dragalina, lucrarea i-a produs o impresie deosebită doamnei Opritsa Dragalina-Popa din California, fiica distinsului comandor Virgiliu-Alexandru Dragalina: „Vai ce enormă plăcere mi-ați făcut!!! Dar nu numai mie, ci și Ioanei (sora mea de la New York), lui dr. George Theodorescu (vărul meu din Canada) și unor verișoare bătrâne și pierdute prin lume ... Am trimis copii din paginile „Dicționarului” tuturor ...

L-am revăzut pe tata tânăr și am citit cu plăcere intrarea. V-am regăsit și pe dumneavoastră, și vă felicit pentru o viață atât de plină de succese. Am fost mișcată de gestul dumneavoastră delicat de a semnala locul cu panglica albastră.

În „Dicționar” am mai găsit prieteni vechi: pe Gheorghiu Panteli, bun coleg al tatei, cu care ne-am văzut până la plecare. Venea adesea pe la noi, în Piața Amzei, să ne ceară o plasă, o pungă, o sticlă, atunci când „se dădea ulei, brânză, cartofi” la alimentara din colț. Era vesel, în pofida sărăciei și se așeza la o cafea cu mama și tata „ca pe vremuri”. L-am reîntâlnit pe amiralul Bucholtzer, vărul buncii, un om deosebit de vioi și cu foarte mult umor (făcea niște epigrame celebre rămase în familie!), pe Constantin Tonegaru, de care tata spunea cu tandrețe că este „neburn de legat” (avea multe znoave de povestit cu Tonegaru), pe Ghiță Dumitrescu, care în noaptea dinainte de a fugi peste graniță, a venit să-și ia rămas bun și ne-a adus (nouă, fetelor, pe atunci sub zece ani) un pachet de ciocolată. Apoi Radu Constantinidi, care a murit în America cu „fața spre

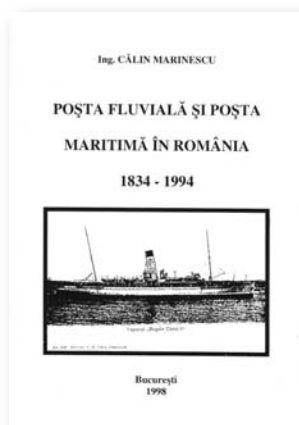


mare”, la Miami, și a căruia fată (Sanda – doctorița pediatră) este prietena mea. Și, în sfârșit, pe Horia Macellariu, bun prieten, căruia tata i-a încredințat scrierile lui înainte de plecare în America.

M-a impresionat nota biografică a lui Remus Lepri, coleg adorat de tata. Am o întrebare: de unde a găsit citatele din volumul „La umbra randei”, o colecție de nuvele marinărești scrise de tata și rămase în manuscris. Noi nu avem manuscrisul. Am crezut că s-a pierdut. Poate fi oare redobândit? Unde ați găsit citatele? Vă rog să-i mulțumiți din partea mea pentru această unică și excelentă lucrare.

Dumneavoastră vă mulțumesc din inimă pentru acest dar atât de bogat ... mi-ați redat o parte din tinerețe”. Cu toată prietenia ... (îndrăznesc să spun) vă îmbrățișează, Opritsa. P.S. Anexez ultimul număr din „România Eroică” în care se vorbește de familia noastră. Acum lucrez (citesc, editez) la o serie de nuvele cu caracter istoric (Primul Război Mondial) tot de tata. Dl. colonel Roman ar vrea să le publice. Volumul se numește „Marinarii de la Nistru”.

O interesantă lucrare alcătuită de ing. Călin Marinescu, apărută în anul 1998 la București, tratează, în premieră, un subiect deosebit de atractiv: „POȘTA FLUVIALĂ ȘI POȘTA MARITIMĂ ÎN ROMÂNIA 1834-1994”. „Lucrarea de față încearcă să facă o prezentare exhaustivă a activității poș-



tale fluviale și maritime române între anii 1869-1994 și o prezentare a principalelor aspecte ale activităților poștale fluviale și maritime în legătură cu România (prin porturile sale dunărene și maritime) a companiilor de navigație austriece, rusești, franceze, engleze, italiene, turcești, grecești etc. între anii 1834-1940 – subliniază în „Introducere în studiul Poștei fluviale și al Poștei maritime” – pasionatul colecționar. Sunt menționate, acolo unde s-au putut stabili, principalele informații privind înființarea companiilor de navigație, acordurile și convențiile poș-

tale încheiate cu companiile de navigație pentru transportul expedițiilor poștale, itinerariile și frecvența curselor poștale fluviale și maritime, ștampilele aplicate pe corespondență și eventual date statistice poștale sau mărci poștale emise de companiile de navigație pentru francarea corespondenței poștale fluviale și maritime”.



La Editura Militară a apărut în anul 2009 lucrarea „SECURITATEA EUROPEANĂ ȘI SECURITATEA ÎN REGIUNEA EXTINSĂ A MĂRII NEGRE”, semnată de Sorin Vicol, doctorand al Universității Naționale de Apărare „Carol I”. În „Cuvânt de întâmpinare”, dr. Daniela Popa ține să evidențieze faptul că „... lucrarea lui Sorin Vicol se impune atenției, esențial, atât prin acuratețea analitică a sistemului argumentativ pe



care îl utilizează cu o aleasă sensibilitate a observației faptului geopolitic și geostrategic, cât și prin pertinenta diagnosticului geopolitic și geostrategic pe care îl aplică mediului de securitate aferent Regiunii Extinse a Mării Negre. [...] Într-un alt registru, cel al înțelegerii și promovării comprehensive a intereselor naționale ale României, Sorin Vicol proiectează, în parametrii flexibili ai înțelegerii complementare, atât relația cursivă dintre evoluția geopolitică și geostrategică din Regiunea Extinsă a Mării Negre și Strategia de Securitate Națională a României, cât și amprenta acesteia asupra politicii generale de promovare a intereselor naționale în Regiunea Extinsă a Mării Negre, precum și implicațiile Strategiei Europene de Securitate în determinarea comună a mediului de securitate din Regiunea Extinsă a Mării Negre”.



Meritul primei traduceri din limba germană în limba română a volumului „DUNĂREA - FLUVIU LA CINCI MĂRI. O PROBLEMĂ EUROPEANĂ ÎN LUMINA CONTROVERSELOR ROMÂNNO-SOVIETICE”, scris de Pamfil Șeicaru aparține domnului Constantin

Stoenescu, directorul Editurii „Pelican” din Giurgiu. „Ca un paradox, cartea a fost scrisă în Germania dar în limba română, după care a fost tradusă pentru publicare în limba germană”, a declarat la lansare Ioan Dan Poenăreanu, traducătorul lucrării. Pasaje din carte, în foileton, au publicat inițial de criticul literar Aureliu Goci în



paginile revistei „Dunărea Albastră”, dar la un moment dat aceasta și-a încetat apariția.

Reputat ziarist, politolog, istoric, sociolog, memorialist și pamfletar, Pamfil Șeicaru a înființat în anul 1928 ziarul „Curentul”, considerat cel mai combativ cotidian din România interbelică, pe care l-a condus până la plecarea sa definitivă din țară, în 1944. A locuit un timp în Spania, după care s-a stabilit în Germania, la Dachau, unde a decedat în octombrie 1980.

„Dunărea - fluviu la cinci mări” cuprinde confesiunile epistolare ale autorului trimise din Spania și Germania în ultimii șapte ani din viața unui tânăr istoric din țară, Radu Valentin, întâlnit în 1974 la Madrid, la un congres de istorie. Pamfil Șeicaru descoperă un plan al Kremlinului prin care România și Iugoslavia trebuiau să fie dislocate, astfel încât Rusia să ajungă la Marea Adriatică, deci în Italia. Întrucât invazia în Iugoslavia nu a mai avut loc din cauza invaziei în Cehoslovacia, rușii și-au schimbat ulterior planul, urmând să ajungă în Marea Mediterană prin vest, nu prin sud (Turcia, Grecia). „Voiam și totul era pregătit, ca la 16 februarie (1976) să apară „Dunărea – fluviu la cinci mări” – afirmă Șeicaru. A intervenit însă ceva care m-a obligat să intercalez un text privitor la pândă Kremlinului, a momentului când va înceta din viață Tito. Era un vechi plan al unei invazii prin Austria și Cehoslovacia în Iugoslavia, care a fost anulat de invazia Cehoslovaciei în august 1968 și de efectele produse asupra partidelor comuniste”.

Rubrică realizată de comandorul dr.
Marian MOȘNEAGU



Conferința pe țară a Ligii Navale Române

La 16 mai a.c. la Palatul Cercului Militar Național din Capitală, a avut loc Conferința pe țară a LNR. S-a prezentat Bilanțul activităților Ligii în anul 2008 de către președintele LNR, contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril, care în încheierea expunerii a arătat că nu mai poate face parte din conducerea Ligii din motive de sănătate. A fost ales un nou Consiliu Director Național (vezi www.lnr.ro/conducere). Președinte al Ligii Navale Române a fost ales contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian IOAN.

Raportul anual de autoevaluare (Starea Ligii)

12 mai 2008 – 16 mai 2009

Liga Navală este o asociație de cultură și propagandă marinărească, din 2007 fiind declarată de către Guvernul României – asociație de utilitate publică.

Imediat după Adunarea anuală a LNR din anul 2008, CDN a dezbătut și aprobat structura organizatorică, în speță, organigrama Ligii cu responsabilități precise.

Structurile componente ale CDN-LNR sunt în număr de 10, fiind constituite din 3 filiale – care au obținut statutul de persoană juridică și anume: București, Constanța și Drobeta Turnu Severin; 7 sucursale, care nu sunt încă persoane juridice: Mangalia, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Giurgiu, Oltenița.

În cadrul filialelor LNR ființează un număr de subfiliale constituite în special la nivelul școlilor din Constanța și București.

Semnalăm existența și a unor structuri cu diferite profile astfel: Careul marinarilor: „Cpt. cdor Alexandru Dumbravă” (în special veterani de război marinari); Careul doamnelor; Careul tineretului „Jean Bart”: președinte clc Mihnea Bolintineanu, vicepreședinte of.mar. Laurențiu Macarie; Careul artelor plastice „Dimitrie Știubei”, președinte pictor Ion Hulțoană.

Dintre realizările deosebite ale Ligii, semnalăm următoarele:

Omagii aduse înaintașilor prin: montarea de plăci comemorative pe

casele în care au trăit și creat comandorul Eugeniu Botez – scriitorul Jean Bart, prim secretar general LNR, redactor șef al revistei „Marea Noastră”, între 1931-1933; contraamiralul Horia Macellariu; ridicarea de monumente în onoarea marinarilor eroi, la Sulina și la Drobeta Turnu Severin.

Consiliul Director Național a organizat bine sărbătorirea a 80 de ani de la înființarea LNR.

Începând din acest an, grație domnului Cristian Munteanu, Liga are site propriu, la



Președintele L.N.R.,
contraamiral
de flotilă (r) ing.
Marian IOAN,
ales la 16 mai 2009

adresa ce se poate accesa: www.lnr.ro.

„Careul tineretului” are propria publicație color trimestrială („Marea Noastră pentru tineret”) care apare cu regularitate. Are relații cu străinătatea și plan propriu de activitate.

„Careul marinarilor” de asemeni are întâlniri și comunicări lunare.

Artiștii noștri plastici vernisează numeroase expoziții tematice, în sălile Palatului Cercului Militar Național.

Despre relațiile externe cu multe țări, un cuvânt de laudă domnului comandor Neculai Pădurariu, care nu precupețește timpul timpului său liber și bani, dedicați schimburilor fructuoase de scrisori cu asociații și ligi navale din toată lumea.

În continuare sunt citați 17 sponsori tradiționali și susținători ai LNR (instituții și persoane).

Sunt nominalizați artiștii plastici, poeți și scriitori care au sprijinit material Liga precum și donatori de obiecte și donatori de bani.

Apoi raportul evidențiază asociațiile și fundațiile cu care LNR întreține bune relații.

Un spațiu larg în Raport este acordat activității filialelor LNR. **Deoarece activitatea filialelor București, al cărui**

președinte este cdor (r) Florea Ionescu și Constanța, președinte contraamiral (r) dr. ing. Corneliu Cristescu; Mangalia, președinte contraamiral (r) Ion Postică, este pe larg înfățișată în revista „Marea Noastră”, numerele editate în anul 2008, nu o mai prezentăm.

Vom relata, pe scurt, despre activitatea celorlalte filiale.

Sucursala Oltenița

În conformitate cu prevederile statutului Ligii Navale Române, în data de 13.02.2008, a avut loc ședința de constituire a filialei Oltenița a LNR al cărui președinte este cpt. port gr.I, ing. Stanciu Flaviu. Filiala Oltenița a LNR are un număr de 36 de membrii cotizanți.

După 10 ani de absență, cu sprijinul Primăriei orașului, în anul 2008 a fost organizată sărbătorirea Zilei Marinei.

Sucursala Giurgiu

În 1997 s-a reînființat filiala Giurgiu a LNR, președinte ing. Bone Stan.

În 1998, între 9-13 octombrie, filiala Giurgiu a organizat o croazieră pe Dunăre: Giurgiu – Baziaș – Giurgiu sponsorizată de către Navigația Fluvială Giurgiu-Nav și executată cu nava de pasageri „Carpați”. Au participat 90 de membri ai LNR în frunte cu viceamiral (r) V. Bogdan, președintele LNR. A fost evocată acțiunea de deminare a Dunării, unde un rol important a avut cdor Vasile Marinescu.

În 31.03.2007 este aleasă o nouă conducere a filialei.

Sărbătorirea, în fiecare an, a Zilei Dunării cu fastul convenit și cu participarea conducerii LNR București.

În anul 2008 Ziua Marinei s-a sărbătorit împreună cu conducerea municipiului și județului Giurgiu, cu participarea membrilor LNR și a familiilor lor.

Sucursala Sulina

Președinte, Dănuț Chiriac, pilot de Dunăre Maritimă, vicepreședinte Mihăilă Ilincă, bibliotecar în cadrul Bibliotecii Orășenești „Jean Bart” din Sulina.

Ca urmare a interesului pe care organizația îl arată tinerei generații în cadrul activităților comune realizate, în luna februarie 2004 este încheiat un protocol de colaborare prin care Centrul Local „Cerc-



etașii Marinari" din Sulina devinE membrU colectiv asociați ai sucursalei LNR Sulina.

Între timp au fost organizate o serie de întâlniri cu membri ai organizațiilor similare din țară. Amintim o ultimă astfel de întâlnire ce a avut loc în perioada 14-16 septembrie 2007, atunci când delegația filialei Constanța a LNR a efectuat o deplasare în orașul Sulina, prilej cu care cele două subunități au organizat, cu sprijinul Primăriei orașului Sulina, ceremonii de depunere de coroane și jerbe la mormintele celor căzuți în luptă, aflate în cimitirul din Sulina precum și la Monumentul „Crucea Marinarului” din localitate. Din programul comun nu a lipsit și o întâlnire dedicată prezentării unor pagini de istorie militară în Delta Dunării.

Filiala Drobeta-Turnu Severin

Președinte, dr. ing. Mihai Ghiba.

La 15 august 2008, filiala a organizat ceremonia de Ziua Marinei române, alături de APDF Drobeta Turnu Severin, Căpitană Zonală Drobeta Turnu Severin, SC NFR Drobeta SA, Transeuropa Port SA, etc. În octombrie 2008 – acțiune comună LNR Drobeta Turnu Severin – Serviciul Istoric al Armatei, prezentare de carte.

În cursul anului s-a finalizat Monumentul din Portul Drobeta Tr Severin prin placarea cu plăci de marmură neagră a soclului. Valoarea monumentului este de 24.000 lei.

Tot în anul 2008 a fost publicat primul articol despre filială în „Jurnalul de Dunăre”.

Au fost atrași noi membri proprietari de ambarcațiuni de agrement neînregistrabile la Căpitanii de port, prin înscrierea acestora în evidențele filialei.

Sub egida LNR a fost editat „Manualul conducătorului ambarcațiunilor cu motor pentru agrement”.

În continuare, Raportul se ocupă de **relațiile cu organele de stat.**

LNR întreține bune relații cu structura de bază a MAPn, Statul Major General. La fiecare solicitare, am fost sprijiniți de către amiral dr. Gheorghe Marin, care a fost receptiv la toate solicitările noastre.

La fel se întâmplă și cu Statul Major al Forțelor Navale, comandament la care întotdeauna am găsit modalități de rezolvare

a problemelor asociației noastre.

Menționăm și despre înțelegerea găsită la gl. bg. dr. Avram Cătănici, comandantul Comandamentului Garnizoanei București.

Și reprezentanții Ministerului Transporturilor s-au aplecat cu înțelegere asupra problemelor LNR. Remarcăm în mod deosebit aspectele legate de sponsorizări sau intermedierea acestora.

Remarcăm de asemenea, bunele relații întreținute cu Liga Maiștrilor Militari de Marină și o serie de publicații militare și civile din care, în mod deosebit amintim săptămânalele „Observatorul Militar” și „Națiunea”, publicația „Timona” ș.a.

Adresăm cu această ocazie, respectuoasa noastră grațitudine tuturor colaboratorilor noștri.

Relațiile externe ale LNR au continuat să se amplifice și să se diversifice. Pe lângă contactele cunoscute, LNR, filiala Constanța a stabilit o legătură oficială cu Liga Navală Uruguay, realizând un valoros schimb de publicații și informații. Filiala București primește în continuare reviste de la redacția organului oficial de presă al Marinei Militare Portugheze. Însă, marea majoritate a schimburilor de idei, informații și publicații se realizează prin relațiile de la om la om stabilite între mai mulți membri ai filialei București (inclusiv ai Careului Tineretului) și cetățeni din Argentina (de unde am primit și donații în bani), Austria, Belgia, Bulgaria, Cehia, Germania, Grecia, Italia, Olanda, Polonia, Portugalia, Rusia și SUA.

Rezultatul acestor schimburi se vede și în articolele publicate la noi și în diverse țări pe baza colaborării amintite, cel mai elocvent exemplu fiind Dicționarul Enciclopedic de Marină elaborat cu precădere de membri ai LNR din mai multe filiale și publicat în două volume (2006 și 2008).

În Germania se află în lucru continuarea unor articole elaborate în comun de germani și români pe tema navelor comerciale maritime românești. De asemenea, se pregătesc în comun articole pentru revistele „Documnet”, „Magazin”, „Magazin istoric”, „România eroică”, „România maritimă și fluvială”, „Observatorul militar” și „Marea Noastră”.

Șeful departamentului relații externe LNR: cdor (r) Neculai Pădurariu este sufletul acestei activități.

Activitatea redacției revistei „Marea Noastră”

Revista Marea Noastră deși se editează la Constanța este o publicație națională, organul oficial de presă al Ligii Navale Române.

Revista s-a înființat în anul 1931, fondatorul ei fiind comandorul Eugeniu P. Botez (cunoscutul scriitor Jean Bart). În 1950 a apărut ultimul număr al seriei vechi a revistei. Editarea ei a reînceput în anul 1991. Seria nouă are o apariție trimestrială și a ajuns la numărul 69 (4/2008).

Încă de la început ea a fost concepută ca un magazin de CULTURĂ, CU SUBIECTE DE MARINĂ. Aborda aspecte importante privind Marina civilă și Marina militară, Navigația de plăcere, viața porturilor și șantiierelor navale, turismul pe apă și sporturile nautice, pescuitul industrial și recreativ. Unele rubrici se mențin și azi: Informații... Noutăți, Viața Ligii Navale Române etc.

Revista a avut colaboratori de valoare, oameni de știință și cultură remarcabili, scriitori și publiciști prestigioși. Așa spre exemplu publica unele dintre conferințele publice organizate de LNR la Ateneul Român având conferențieri pe Nicolae Iorga, Simion Mehedinți, părintele geografiei moderne în România, Grigore Antipa, juristul Nicolae Dașcovici, publicistul Mihai Negru, scriitorii Ion Minulescu, Hortensia Papadat Bengescu, Apostol Culea, George Bucuța, amirali Ion Bălescu, Corneliu Bultholtzer și mulți alții. Așa spre exemplu conferința lui Nicolae Iorga „Poporul românesc și marea” a fost editată sub formă de broșură și difuzată în toate școlile din România.

Colecțiile revistei aflate în bibliotecile academice din țară se constituie într-un ADEVĂRAT PATRIMONIUL CULTURAL NAȚIONAL.

Și în prezent, urmând exemplul seriei vechi, care a contribuit decisiv la construirea bricului MIRCEA și la nedesființarea SMR (societate de transport maritim lovită serios de criză), revista a desfășurat campanii reușite pentru urgentarea navei școlă MIRCEA, nedesființarea corpului



maistrilor militari de marină, protecția ecologică a apelor navigabile și a Deltei Dunării. Avem și acum colaboratori remarcabili: academicieni, doctori în științe, scriitori, publiciști, ofițeri de marină, conducători de instituții cu profil naval. Merită să amintim pe cei cu o contribuție deosebită la editarea revistei: viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al LNR, Comandorul (r) Doru Alexandru Ionescu, răposatul comandor Constantin Popa, inginerul navalist Ilarion Barbu și actualul redactor-șef, contraamiralul (r) George Petre.

Ca o reușită deosebită în anul 2008 remarcăm apariția celor 4 numere și în ediții color, lucru pentru care, spune redactorul-șef, „conducerea Ligii și îndeosebi președintele acestei merită toate laudele”. Avem încă probleme cu difuzarea publicației. Ea nu ajunge la factorii de decizie responsabili cu rezolvarea problemelor navale ale țării, cu excepția marinarilor militari cu funcții de conducere la nivel central.

Trebuie făcute eforturi ca, la concurență cu Internetul, revista să capteze atenția elevilor și studenților marinari, tinerilor ofițeri de marină militară și civilă, personalului căpităniilor de port și din administrațiile portuare, navalștilor și docherilor.

Compartimentul legislație s-a preocupat, prin secretarul general cdor Dumitrescu Marin și cdor Daisa Ernest de elaborarea și redactarea unor propuneri de modificări ale Statutului LNR.

LNR va respecta cu strictețe prevederea statutară a articolului 47: „Liga, în totalitate, sau numai cu una sau mai multe filiale, poate deveni MEMBRU COLECTIV sau ASOCIAT al altor organizații române sau străine, în baza unor protocoale încheiate de către CDN și ratificate de Adunarea Generală, cu condiția ca aceasta să nu însemne, în fapt, absorbția Ligii în alte organizații și nici angajarea sa în domeniul politic”.

În continuarea Conferinței s-a dat citire calendarului activităților viitoare ale LNR, obiectivele de îndeplinit în următorii patru ani și s-au dezbătut propunerile de modificare a Statutului Ligii Navale Române.

Consiliul Marea Neagră al Ligii Navale a SUA s-a reunit la Constanța

În ziua de 6 aprilie 2009, în orașul-port Constanța, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, 19 membri ai Consiliului Director Național al LNR și ale filialelor București și Constanța ale LNR au participat la reuniunea Consiliului Marea Neagră al Ligii Navale a Statelor Unite ale Americii. Contraamiralul Dorin Danilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale a deschis reuniunea vorbind despre ONG-urile din România cu profil de marină, în primul rând despre Liga Navală Română. Contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, membru al Consiliului Director Național, președinte al filialei Constanța a LNR, al doilea la cuvânt, a vorbit despre activitățile actuale ale asociației pe care o reprezintă, arătând că s-au împlinit 81 de ani de la înființarea Ligii.

După cuvântul reprezentanților Consiliului Marea Neagră al LN a SUA, a vorbit comandantul de lungă cursă Traian Bănescu, președintele României, subliniind necesitatea cooperării pe probleme majore între LNR și Consiliul Marea Neagră. După încheierea activității președintele României s-a întreținut cordial cu viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al LNR, comandant al Academiei Navale în vremea când clc Traian Bănescu era studentul acestei prestigioase școli de învățământ superior de marină. Urmează ca forurile de conducere ale celor două asociații să elaboreze un Protocol de cooperare în domeniul în care au obiective comune.

Red.

Contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril, președintele LNR, a organizat aniversarea asociației noastre

La începutul lunii martie a.c., CDN a organizat, în Capitală, o manifestare amplă pentru a marca împlinirea a 81 de ani de la înființarea Ligii Navale Române.



Prima întâlnire din 2009 a membrilor „Careului marinarilor” a avut loc la 27 ianuarie. Invitați de onoare au fost soții Dumbravă, întorși recent – după 18 ani – din Republica Africa de Sud. Domnul dr. ing. Mirea Dumbravă este fiul cpt. cdor Alexandru Dumbravă al cărui nume îl poartă Careul Marinarilor.

A fost perfectată și conducerea Careului în următoarea formulă: președinte de onoare: cam (r) Raymond Stănescu; președinte executiv: cdor (r) Mircea Caragea; secretar executiv: cdor (r) Nicolae Mujicov.



La 18 februarie a.c. a avut loc întâlnirea lunară a membrilor „Careului marinarilor”. După dezbaterile unor probleme interesante

care preocupă membrii Careului, a urmat un moment festiv prilejuit de împlinirea, la 18 februarie 2009, a 19 ani de la reluarea activității Ligii Navale Române, moment sărbătorit marinărește.



A treia reuniune din anul 2009 a membrilor Careului marinarilor „Cpt cdor Alexandru Dumbravă”, a avut loc la 18 martie a.c.

Cdor (rtg) Romeo Hagiac a citit din memoriile cam Horia Macellariu, pasaje despre ultimele zile ale Marinei Regale, după armistițiul din 1944 și moartea tragică a cpt. Cdor Al. Dumbravă, comandantul escadrilei de distrugătoare. Participanții la întâlnire au depănat amintiri din războiul naval, pe mare și la Dunăre.

I. Barbu



Filiala București

Careul tineretului LNR a organizat în acest an, mai multe activități, printre care:

La **15 februarie** a avut loc prima din cele șase manifestări prevăzute a se desfășura în acest an de către Careul tineretului.

La Centrul Cultural al Ministerului Administrației și Internelor (CC-MAI) a fost vernisată expoziția de fotografie „Formă și imagine” având ca realizatoare pe Ana Maria Vasilescu, masterand al Universității Naționale de Arte (UNA) și Denisa Iancu, medic. Sculptura mică în marmură l-a avut ca autor pe Laurențiu Manuel Macarie, masterand al UNA.

În ziua de **9 mai** la Muzeul Marinei Române din Constanța, a fost vernisată expoziția de pictură și sculptură organizată de careul tineretului al Filialei București a LNR. Au participat 30 de artiști plastici din București. Aceștia au făcut în aceeași zi o vizită la navele militare din Constanța. Aceste activități s-au bucurat de sprijinul Statului Major al Forțelor Navale, redacției revistei Marea Noastră (redactor-sef contraamiralul (r) George Petre) și al Ligii Navale Filiala Constanta. După ce Laurențiu Macarie conducătorul adjunct al Careului Tineretului, ofițer de marină și sculptor, a vorbit despre exponatele artiștilor, contraamiralul (r) George Petre a prezentat volumul de poezie REFUGII ÎN REVERIE, de Angela Macarie, cu accent pe versurile poemelor marine.

La **9 iunie** Careul tineretului a organizat în Capitală o activitate culturală complexă dedicată Zilei Apelor României.

Gazdă a fost Palatul Cercului Militar Național.

La început s-a vernisat expoziția de pictură și sculptură „APA în viziunea artiștilor români”. Au expus 24 de pictori și 6 sculptori.

Un moment deosebit al manifestării a fost lansarea a trei cărți. Acestea sunt: romanul „Trăind printre lupii de mare” de Mircea Novac, romanul „Ființă dificil de fixat” și volumul de versuri „Maimuța de mătase”, ambele de Elena Toma.

Participanților li s-au oferit CD-uri cu cântece interpretate de formația „Triolet”, fondată și condusă de profesoara Arta Marina Barbu, liderul membrilor juniori ai LNR din Capitală.

A urmat un recital susținut de grupurile de copii „Pardon” și „Carisma” din Pitești, laureate ale Festivalului copiilor de

la Mamaia.

Manifestarea s-a încheiat cu un recital de poezie susținut de cinci poeți, simpatizanți ai Ligii Navale Române.

În organizarea întregii activități Careul tineretului a avut următorii parteneri: Statul Major al Forțelor Navale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Federația Română de Yachting, Yacht Club Regal Român, Palatul Cercului Militar Național.

Sponsori au fost: Yacht Club Regal Român și S.C. Hipocrate 2000 S.R.L.

Meritorie este contribuția la reușita acestei ample manifestări a conducătorului Careului tineretului, comandantul de lungă cursă Mihnea Bolintineanu. Organizator principal a fost ofițerul maritim 2 Laurențiu Macarie, membru al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române.

A participat președintele LNR, contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian Ioan și un numeros public.

Il. B. și G.P.

La **4 aprilie** s-a desfășurat **Adunarea anuală a filialei București** a LNR. Activitatea a avut loc la Cercul Militar Național. Adunarea a conferit titlul de președinte de onoare al FILIALEI contraamiralului (r) ing. Ioan Chiril, mulți ani lider al filialei din Capitală a LNR.

Filiala Constanța

Sâmbătă 25 aprilie 2009, la Cercul Militar Constanța a avut loc **Adunarea anuală** a filialei constănțene a LNR.

Președintele filialei, membru al Consiliului Director Național, contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu a prezentat bilanțul activității desfășurate în anul 2008. Comandorul (r) dr. Aurel Constantin a făcut o sinteză a Programului de activități pentru anul 2009.

Au fost adresate Adunării mesaje: din partea Asociației Române pentru Propagandă și Istoria Aviației (ARPIA), mesaj de suflet prezentat de președintele filialei constănțene a asociației, comandor (r) Teodor Petriman, fost pilot de supersonic precum și din partea Ligii Maștrilor Militari de Marină. Mesajul acesteia din urmă a fost înfățișat de președintele de onoare al asociației maistrul militar principal (r) Dumitru Mihăilescu, care a înmănat și Diplome de recunoștință pentru sprijinul acordat LMMM, Consiliului Director Național al LNR, redacției revistei Marea Noastră și filialei Constanța a LNR.

La dezbaterile deosebit de bogate în conținut au luat parte: profesoara Elena Stănescu, membru al Consiliului Director

al filialei, îndrumătoarea subfilialelor din școli. CLC Laurențiu Mironescu, director coordonator al Centrului de perfecționare a pregătirii din marina civilă CERONAV, drd., cadru didactic la Universitatea Maritimă Constanța, CLC Șerban Berescu, vicepreședinte al C.D. al filialei, director general adjunct al Autorității Navale Române, dr. Nicolae Papadopol, membru al LNR, director științific la Complexul Muzeal de Științele Naturii din Constanța, comandorul (r) Nicolae Ștefan, directorul concursului Viceamiral Vasile Urseanu, comandorul (r) dr. Ioan Damaschin, comandor (r) Dan Ghimbășanu, secretarul filialei LNR (care a adresat cuvinte de laudă domnului Cristian Munteanu, prezent la Adunare, pentru realizarea paginii de internet a Ligii Navale Române), viceamiral (r) Constantin Lordache, președintele Clubului Amiralilor, viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al Ligii și contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril, președintele Ligii Navale Române.

S-au făcut numeroase observații și sugestii pentru atragerea tineretului studios spre LNR, pentru o mai activă acțiune în rândul marinei civile, pentru coagularea mediului asociativ marinăresc (format din Liga Ofițerilor din Marina Militară, Asociația Absolvenților Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Clubul Amiralilor, Liga Maștrilor Militari de Marină) într-o structură integratoare, cu păstrarea autonomiei asociațiilor, și aceasta să fie Liga Navală Română.

Sărbătorirea a 100 de ani de la înființarea corpului Maștrilor militari de marină

La 6 mai 1909 s-a înființat corpul maștrilor militari de marină. Contraamiralul (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, membru al Consiliului Director Național, președintele filialei Constanța a LNR a transmis un Mesaj de felicitare maștrilor militari de marină și a oferit LMMM un cadou simbolic.

Concursul „Viceamiral ing. Grigore Marteș”

În ziua de 22 mai 2009, la Colegiul Tehnic de Marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța, s-a desfășurat ediția a V-a a Concursului de Matematică „Viceamiral ing. Grigore Marteș”.

Acest concurs este organizat anual de Liga Navală filiala Constanța. Participă echipe din licee constănțene, care susțin trei probe: Informatică (practic), Matematică (lucrare scrisă) și o probă Navală (Marinărie într-un an, Navigație în alt an, etc. În acest an a fost Istorie Navală cu subiectul – „70 de ani de la intrarea în



serviciul Marinei noastre a Navei Școală „MIRCEA”). Subiectele la Matematică și Informatică au fost întocmite de catedrele de specialitate din liceul de marină civilă (Colegiul Tehnic de Marină), iar cele pentru proba a 3-a au fost întocmite de contraamiralul (r) George Petre, așa cum s-a întâmplat în fiecare an.

Un rol activ în buna organizare și desfășurare a concursului l-a avut prof. Cojocaru Maria, șefa Catedrei de Matematică, președinta subfilialei LNR „Comandor Eugeniu Botez” din acest liceu. Întrucât a ieșit la pensie, anul acesta s-a ocupat de concursul directorul școlii prof. de Matematică Negreț Iuliana.

Organizatorii probei despre aniversarea navei-școală MIRCEA au fost, în acest an, Yacht Club Regal Român (care oferă ca premiu câștigătorilor o scurtă ieșire pe mare cu ambarcațiunile YCRR) și revista LNR „Marea NOASTRĂ”.

Câștigător al ediției a V-a a concursului este echipajul Nr. 2 al Colegiului Tehnic de Marină „Alexandru Ioan Cuza”. Profesoara Iuliana Negreț a înmănat Diplome premianților și profesorilor care i-au pregătit pentru concurs. În continuarea festivității de premiere contraamiralul (r) George Petre a prezentat un scurt montaj de imagini cu nava-școală „Mircea”, selectate de el și înregistrate pe DVD.

Concursul

„Viceamiral Vasile Urseanu”

La 9 mai 2009 - filiala Constanța a LNR a organizat a XVII-a ediție a concursului de matematică „Viceamiral Vasile Urseanu”. Au participat elevi din clasele a VIII-a din municipiul și județul Constanța. Scopul concursului este stimularea elevilor cu aptitudini pentru Matematică și cinstirea memoriei amiralului Urseanu, personalitate deosebită a marinei române, primul președinte al Asociației Astronomice din România; a realizat din fonduri proprii construirea Observatorului Astronomic din București care îi poartă numele. Acțiunea se înscrie în rândul manifestărilor care au loc în România în cadrul Anului Internațional al Astronomiei. Sponsorii principali ai concursului au fost

Consiliul Județean Constanța și Fundația Dinu Patriciu.

Membri ai LNR participanți la o importantă manifestare științifică

La 30 mai, a avut loc la Constanța convocarea anuală a Subcomitetului Constanța al CRIFST (Comitetului Român pentru Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii, organism al Academiei Române). La această reuniune au prezentat comunicări mai mulți membri ai LNR, precum: profesorul universitar dr. Garabet Kumbetian, ing. Petre Covacef, secretarul Subcomitetului Constanța al CRIFST, contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române, redactor-șef al revistei LNR, MAREA NOASTRĂ.

Ziua Eroilor la Constanța

În ziua de 28 mai, de Ziua Eroilor, o delegație a conducerii LNR Constanța a participat la ceremonialul militar și religios din Cimitirul ostașilor care s-au jertfit pentru țară în Primul Război Mondial și a depus o coroană de flori la monumentul eroilor.

Activități ale subfilialei din Școala generală Nazarcea

La 21 martie 2009 s-a organizat un eveniment cultural-artistic dedicat Zilei Mondiale a Apei. Au participat membrii juniori ai LNR. Muzeograful Angela Curlișca, de la Complexul Muzeal de Științe ale Naturii Constanța a prezentat interesante filme documentare și a explicat cauzele care duc la poluarea apelor. Programul a mai cuprins: jocuri didactice, expoziție tematică de desene, concurs de integrame cu subiect apa și un frumos moment artistic. Coordona-torul acțiunii a fost profesoara Elena Stănescu, membru al Consiliului Director al Filialei Constanța a LNR, îndrumatoarea subfilialei din Nazarcea.

În ziua de 31 mai 2009, membrii subfilialei LNR Nazarcea au participat la o excursie de studiu biologic, în zona țărmului maritim, în sectorul din dreptul „Delfinariului” până la Cazinoul Constanța. Elevii, conduși de profesoara

Elena Stănescu, au colectat material biologic, terestru și acvatic, care va fi folosit la orele de Științele Naturii. Acțiunea cu genericul „Copii și Marea” s-a înscris ca o avantpremieră a două evenimente: Ziua Copilului și Ziua Mondială a Mediului.

În cadrul activităților dedicate Zilei Apelor Române s-au înscris și concursurile tradiționale, care au loc anual la Filiala Constanța a LNR, „Semnalizare cu pavilioane de saulă” și „Noduri marinărești”. Concursurile au avut loc în ziua de 4 iunie 2009. Membrii juniori ai LNR, pregătiți de contraamiralul de flotilă (r) Petre Zamfir, membru al Consiliului Director al Filialei Constanța a LNR și de prof. Elena Stănescu, au concurat într-o atmosferă destinsă, cu mult interes și cu dorința de a demonstra „calități de marinari bine pregătiți”. S-au remarcat elevii: Mirea Alina, Bazgan Alexandra, Stan Costina (la pavilioane); Mirea Alina, Mirea Alexandru (la noduri marinărești).

Sucursala Sulina

Ziua Eroilor la Sulina

Ziua Eroilor a fost sărbătorită la Sulina la data de 28 mai, ca și în ultimii ani, printr-o procesiune ce a pornit din fața Primăriei orașului, coloana defilând pe faleză și, mai apoi, pe străzile orașului, până în fața crucii și mormintelor eroilor din cimitirul sulinean. După ceremonie participanții au mers la monumentul mormânt al colonelului de marină Mihail Drăghicescu, fost șef de stat major al Marinei militare.

Au fost depuse coroane de flori de către reprezentanții principalelor instituții din oraș: din partea Primăriei Sulina, Ligii Navale Române— sucursala Sulina, Casei de Cultură Sulina, Căpitaniei portului Sulina, Poliției locale, Poliției de frontieră. Au participat mulți cetățeni ai orașului Sulina, care au ținut să aducă împreună un pios omagiu celor ce s-au jertfit în război în acest capăt de lume.

Căpitan de port Dănuț CHIRIAC,
președintele sucursalei Sulina a LNR



Sucursala Brăila

Un nou monument ridicat în cinstea eroilor marinari

Miercuri 03.06.2009 domnii contraamiral (r) Petre Cioromele (președintele L.N.R. - sucursala Brăila) și comisar șef Dumitru Fuior (șeful Bazei de Reparații / Poliția de Frontieră Brăila) însoțiți de un grup de meșteri pricepuți au mers la km 6 pe brațul Măcin.

Scopul deplasării a fost finalizarea lucrărilor la Monumentul Marinarilor, monument realizat de Liga Navală Română - sucursala Brăila cu sprijinul Bazei de Reparații / Poliția de Frontieră Brăila.



Locul ales pentru instalarea monumentului este legat de atacul cu torpila și scufundarea monitorului otoman „Seiffi” de către patru șalupe torpiloare, printre care și „Rândunica”, la bordul căreia se afla maiorul Ioan Murgescu, viitorul amiral și comandant al flotei române.

Monumentul Marinarilor este dedicat eroilor marinari și faptei lor de vitejie așa cum este gravat pe placa sa comemorativă.

Premiu de excelență

Uniunea Armenilor din România a decernat, în ziua de 29 noiembrie 2008, Premiul de Excelență prof.univ.dr.ing. Garabet Kumbetlian. Personalitate științifică remarcabilă, prof. Kumbetlian este membru al Ligii Navale Române, filiala Constanța. Evenimentul s-a desfășurat în sala senatului Universității „Ovidius” din Constanța. Momentul festiv a reunit profesori universitari și reprezentanți de seamă ai Uniunii Armenilor din România.

„Kumbetlian Garabet este un om de știință și de cultură care stă alături de o celebră și valoroasă galerie de etnici armeni, care au adus o remarcabilă contribuție la dezvoltarea științei și culturii românești, și i-aș aminti aici pe Ana Aslan, Garabet Ibrăileanu, Spiru Haret și mulți alții”, a precizat prof.univ.dr. Michael Chircor.

Anca Dragomir

Important

Colaborarea viitoare dintre Statul Major al Forțelor Navale și Liga Navală Română

Marți, 2 iunie 2009, conducerea LNR, aleasă în Conferință pe țară din 16 mai 2009, a fost invitată de șeful Statului Major al Forțelor Navale (SMFN), contraamiralul Dorin Dănilă, la o discuție privitoare la colaborarea viitoare dintre SMFN și Liga Navală Română. Domnia sa a fost însoțit de contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Valsan, loctiitorul șefului SMFN, contraamiralul de flotilă dr. Romeo Haldan, șeful Doctrinei și Instrucției din SMFN și de alți ofițeri din structura de conducere a Forțelor Navale.

La început președintele LNR, contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian Ioan, a mulțumit pentru acordarea acestei înțevederi și a precizat că participă întregul Birou Executiv al Consiliului Director Național al LNR și anume prim vicepreședintele ing. navalist Ilarion Barbu, vicepreședinții contraamiral (r) Ion Boian, ing. Ioan Cucev, viceamiralul (r) dr. ing. Ioan Alexandru Plăvișiosu, contraamiralul (r) George Petre și ing. Florin Gusman, secretarul general comandorul (r) Marin Dumitrescu, precum și președintele filialei București a LNR, comandorul (r) Florea Ionescu. A participat și fostul președinte al LNR (care s-a retras din motive de sănătate), contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril. Președintele a subliniat, pe scurt, intențiile și obiectivele ce vor fi urmate de conducerea LNR. Inginerul Ilarion Barbu a punctat problemele care au făcut și fac obiectul colaborării cu SMFN, fiind completat și de alți membri ai Biroului Executiv.

În cuvântul său amiralul Dorin Dănilă a subliniat câteva din domeniile

în care trebuie conjugate eforturile LNR cu SMFN.

Au rezultat numeroase obiective și preocupări comune, printre care:

- o mai susținută activitate în rândul tineretului pentru cultivarea spiritului marinăresc, orientarea de către structurile FN dar și de către Filialele LNR a tinerilor liceeni din clasele a 10-a și a 11-a spre a îmbrățișa cariera de ofițer sau maestru militar de marină, continuarea acestei activități și în liceele militare;

- dezvoltarea relațiilor internaționale cu asociații similare din alte țări, domeniu în care SMFN va acorda sprijinul necesar, definitivarea proiectului Protocolului de colaborare cu Liga Navală din SUA (relații începute în anul 2002) și cu formațiunea acesteia din Marea Neagră;

- coparticiparea la buna organizare a activităților prilejuite de Ziua Marinei și a unor aniversări precum cea de a 70-a de la intrarea în serviciul Marinei a Navei Școală MIRCEA, cea de a 150-a de la unirea Flotilelor Principatelor Române, în octombrie 2010, moment care a marcat înființarea Marinei militare a statului Român modern;

- permanentizarea colaborării dintre publicațiile editate de SMFN și cele ale LNR;

- conjugarea eforturilor tuturor asociațiilor cu caracter de marină, inclusiv prin găsierea unei soluții organizatorice care să faciliteze aceasta și să înlăture disiparea nejustificată a consumurilor de energie acolo și atunci când obiectivele urmărite sunt comune.

Contraamiral (r) George Petre

INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

Expoziții. În perioada 9-22 martie 2009, doi membri marcanți ai filialei LNR din București au deschis expoziții de artă plastică, cu vădită tentă marină, în sălile de expunere ale Palatului Cercului Militar Național. Este vorba de pictorii constituiți în Careul de artă plastică „Dimitrie Știubei” al LNR: prof. Ecaterina Matei a expus pe simezele Sălii Ronde, iar Ion Hulțoană pe cele ale Sălii Foaier.

Expoziții de yachturi. Cea de-a patra ediție a expoziției profesionale de ambarcațiuni Romanian Boat Show a avut loc în data de 6 mai, în zona comercială Băneasa. Evenimentul a găzduit exponate pentru pasionații de domeniul nautic: yachturi, bărci și accesorii.

În portul Tomis, din Constanța, în perioada 17-21 iunie a.c. a avut loc Târgul de yachturi și ambarcațiuni Romanian Boat Show 2009.

Eticheta Cousteau pentru Delta Dunării. Francine Cousteau, văduva celebrului cercetător francez Ives Cousteau, a fost invitat de onoare al seminarului „Conservarea Deltei Dunării prin intermediul politicii regionale și de protecție a mediului a Uniunii Europene”, organizat la Tulcea pe 7 aprilie 2009. Francine Cousteau a primit diploma de ambasador al Deltei Dunării pe lângă țările riverane Mării Negre.

Salvarea naufragiaților. Vă relatez un gest de înaltă umanitate – făpta echipajului unei nave comandată de ofițeri de marină români, lucru care vine să întărească încrederea în profesionalismul marinarilor Marinei Române, demonstrat de atâtea ori, dar mai puțin mediatizat.

Din relatările comandantului navei și de pe

nave comerciale indoneziene, ce se scufunda în zona Insulei Sumatra în urma unei furtuni – marfa din cală, role de metal, fiind amarată necorespunzător – apoi i-a debarcat pe naufragiați în siguranță în portul Singapore.

Notă: *știrea ne-a fost comunicată de cdor (r) Valentin Botezatu, președintele ALUMNI – Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.*

Sculpturi...pe fundul mării. Artistul britanic Jason Taylor a realizat o expoziție...pe fundul Mării Caraibelor. Creațiile lui sunt din gips și metal și sunt expuse la 25 metri adâncime. Sculptorul, absolvent al Colegiului Camber Well din Londra, afirmă că aspectul operelor sale submarine se va schimba încontinuu, întrucât apa de mare și fluxul își pun amprenta pe textura materialului, iar culorile sculpturilor se modifică în raport cu modul cum lumina e absorbită de apă.

Două submarine s-au ciocnit în Atlantic. Două submarine cu propulsie nucleară, unul britanic și celălalt francez, au intrat în coliziune la începutul lunii februarie în Oceanul Atlantic, a anunțat „The Sun”. Submarinul britanic HMS Vanguard și cel francez Le Triomphant au fost avariate în incident, dar instalațiile lor nucleare nu au avut de suferit. Submarinele, aveau la bord, în total, 250 de marinari. Vanguard are un deplasament de 16.000 t, 150 de metri lungime și poate transporta până la 48 de focoase nucleare, instalate în 16 rachete balistice.

O nouă rachetă navală israeliană „Barak-1”. Presa israeliană a reluat un

comunicat al „Israel Aerospace Industries” (IAI), care a anunțat că a testat cu succes o nouă rachetă destinată navelor militare. De fapt „Barak-1” este un sistem avansat electronic și balistic care asigură navelor o protecție totală, de 360 de grade, contra rachetelor aer-navă și navă-navă. Sistemul este eficient și contra rachetelor de croazieră, a bombelor

inteligente lansate de avioane sau elicoptere.

CHENS (Chiefs of Navies). Șeful SMFN, contraamiralul Dorin Dănilă a participat în perioada 7-9 mai 2009 la Reuniunea Comandanților Marinelor Militare din Europa (CHENS), ce s-a desfășurat în localitatea Limassol, Cipru. În cadrul reuniunii s-au purtat discuții referitoare la securitatea maritimă și conceptele strategiilor maritime din NATO și U.E.



site-ul www.fleetship.com am aflat următoarele: la 9 decembrie 2008, ora 17.09, în punctul de coordonate: latitudine 00° 00' 4" Nord, longitudine 104° 00' 6" Est, nava LPG/C (Liquified Petroleum Gas Carrier) – Ethylene, JBU Schelde – pavilion Panama, armator japonez, comandată de comandantul de cursă lungă Romeo Dănilă, șef mecanic Vasile Batog, împreună cu echipajul de naționalitate indiană, a salvat echipajul unei

Cooperare în Marea Neagră. 5 mai – Corveta „Amiral Petre Bărbuneanu” s-a întors în țară după participarea la exercițiul maritim „Blacksea Partnership 09” care s-a desfășurat în apele teritoriale ale Turciei și în cele internaționale din Marea Neagră, în perioada 26 aprilie-04 mai a.c. Pe timpul exercițiului, navele participante au avut ca prioritate exersarea procedurilor de luptă.

Nava școală TCG Iskenderun la Constanța. În perioada 22-24 mai a.c., nava școală „TCG Iskenderun”, aparținând Forțelor Navale din Turcia, a efectuat o vizită în portul Constanța.

„Vectorul 09”. În perioada 25 mai – 01 iunie a.c., 15 nave militare, două elicoptere din cadrul Forțelor Navale și un avion din subordinea SMFA, au participat la exercițiul cu tema „Vectorul 09”. În cadrul acestuia au avut loc lansări de rachete antinavă de la bordul unei NPR. Fregatele, corvetele, D.M și VT participante la exercițiu au executat trageri cu armamentul de artilerie de la bord și lansări de bombe antisubmarin.

„Albatrosul” s-a întors din Iraq. Nava școală și de transport „Albatrosul”, aparținând Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a acostat miercuri, 27 mai în portul Constanța, având la bord tehnică excedentară repatriată din teatrul de operații din Iraq. Nava „Albatros” a fost comandată de cpt cdr Marius Ștefan și are la bord un echipaj format din 21 membri.

La mulți ani „Mircea”! NS „Mircea” aparținând Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a aniversat pe 17 mai 2009, 70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române. Velierul efectuează începând cu 12 aprilie a.c. cel de-al 28-lea marș internațional, la bord aflându-se un echipaj format din 190 de persoane din care 65 de studenți ai ANMB și 38 elevi ai Șc.M.M.M.

Premiile Asociației „Clubul marinariilor”. Joi, 07.05.2009 la Sala Bizantină a Cercului Militar Național a avut loc a treia ediție a decernării premiilor Asociației „Clubul Amiralilor” pentru cele mai valoroase lucrări cu subiect de marină editate în anul 2008. Tot cu această ocazie s-a acordat și premiul „Ofițerul anului 2008 din Forțele Navale”. La manifestare au participat membri ai Asociației „Clubul Amiralilor”, reprezentanți ai conducerii Forțelor Navale Române, ai unor instituții militare din București precum și autorii celor mai reprezentative lucrări cu tematică marinărescă ale anului 2008.

Unul din premiile Clubului a fost acordat publicațiilor LNR „Marea Noastră” și „România maritimă și fluvială. Magazin”. Mai mulți membri ai LNR au fost premiați printre care: cam (r) George Petre, cdor dr. Marian Moșneagu, dr. Carmen Atanasie ș.a. CDN al LNR a acordat premii autorilor DEM-2 - 2008.

Reuniuni. Șeful SMFN, contraamiralul Dorin Dănilă, a participat în zilele de 20 și 21 mai la Reuniunea Anuală a Comandanților Marinelor Militare din țările riverane Mării Negre (CBSN) și la Reuniunea Consiliului Comandanților Marinelor Militare din Marea Neagră (BSNC), organizate la Varna, Bulgaria.

Pagină realizată de cam fl (r) Dan LEAFU și ing. navalist Ilarion BARBU



Liga Navală Română și colegile ei din străinătate (IV)

cdor (r) Neculai PĂDURARIU

Membru al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române,
șeful Departamentului Relații Externe

documentar



Fondată în anul 1902 cu sprijinul președintelui SUA Theodore Roosevelt, **Liga Navală a Statelor Unite (Navy League of the United States)** are peste 70.000 de membri organizați în mai mult de 300 de consilii (dintre care 12 în Europa: Anglia, Cehia, Elveția, Franța, Italia, Spania). Liga sprijină Forțele Navale (U.S.Navy), Corpul de Infanterie Marină (U.S. Marine Corps), Garda de Coastă (U.S. Coast Guard) și Marina Comercială (Merchant Marine) sub pavilion american, însă nici unul dintre membri ligii nu este militar activ. Liga acordă o atenție deosebită educării tineretului în sprijinul întăririi marinei, sponsorizând Corpul Cadeților Militari de Marină (U.S. Naval Sea Cadets Corps) și Programul de Burse al Fundației pentru Liga Navală (Navy League Foundation Scholarship Program). Sediul central al ligii se află în localitatea Arlington (Statul Virginia) de lângă Washington. Printr-o fericită coincidență, acest sediu se află pe Bulevardul Wilson, așa cum vechiul sediu al Ligii Navale Române se afla pe Strada Wilson din București. L.N a S.U.A. editează o revistă lunară



STATELE UNITE ALE AMERICII

intituală „Sea Power“ (Puterea Maritimă) și un almanah („The Almanac of sea power“). După 1990 s-au stabilit pe plan personal unele legături între membri ai LNR și ai LN a SUA, legături care continuă și în prezent. În anii 2000-2002, din inițiativa părții române, între conducerile celor două ligi s-a făcut schimb de scrisori și de publicații, care însă a fost sistat de ambele părți.

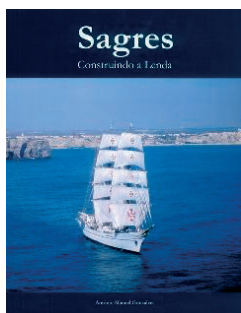
Asociația Navelor Militare Istorice (Historic Naval Ships Association) a luat ființă în anul 1967 și urmărește păstrarea în bună stare (pentru a putea fi vizitate ca muzee) a acelor nave scoase din uz, declarate sau nu „monumente istorice naționale“, care prezintă o deosebită importanță istorică, tehnică etc. prin activitatea lor, Asociația contribuie la păstrarea tradițiilor, educarea patriotică a marelui public, atragerea tineretului în rândurile marinei, menținerea și ridicarea moralului personalului în rezervă și în retragere etc. La această asociație americană participă (cu nave care rămân în bazele lor naționale) și alte țări: Anglia, Australia, Canada, Franța, Grecia, Germania, Israel, Norvegia, Olanda, Peru, Rusia, Turcia.



Alte asociații americane similare includ **Alianța Maritimă Națională** (fondată în 1987) și un mare număr de **organizații locale ale marinarilor** care au servit pe o anumită navă mare (portavion etc) sau pe o anumită clasă de nave.

LNR primește din Portugalia cărți și reviste

Domnul contraamiral Rui Rodrigues de Abreu, președintele Comisiei Culturale a Marinei Portugheze, a oferit Ligii Navale Române o amplă monografie (cca. 550 pagini format A-4), bogat ilustrată cu schițe, hărți și fotografii alb-negru și color, a navelor-școală



portugheze care au purtat în istorie numele de „Sagres“. Pe lângă actuala navă „Sagres“ (a treia cu acest nume), despre care se dau date complete și detaliate, sunt prezentate pe scurt și surorile acesteia din alte țări, inclusiv „Mircea“. Elaborarea cărții a durat 11 ani, autorul fiind ajutat de un numeros colec-

tiv de portughezi și străini, între care și români, cărora autorul le mulțumește la pagina 6: comandor (r) Neculai Pădurariu, colonel Constantin Moisa și locotenent Marius Sebastian. Sunt citate mai multe publicații din țara noastră. Autorii români citați sunt, în ordine alfabetică: Georgeta Borandă, Valentin Ciorbea, Valentin Donici, Francisc Hosciuc, Doru Ionescu, Ion Ionescu, Marian Moșneagu, M.P. Pârnu, Ilie Ștefan și Radu Theodoru. Autorul cărții, căpitan de marină António Manuel Gonçalves, a fost multă vreme ambarcat pe velierele „Sagres“ și „Creoula“.



Din anul 2004 este colaborator permanent al publicației oficiale a Marinei Militare Portugheze „Revista da Armada“, pe care Liga Navală Română o primește cu regularitate oferind în schimb reviste românești.

Erata

La nr.69:

pg.8, nota 1 primele lacuri citate sunt: *Potelu, Suhaia...*; *N.P.*

pg.29, la nota în loc de Ion Chiril se va cita *Ioan Chiril*;

pg. 38, coloana 3, în loc de Strassund și Stralsung se va cita *Stralsund*;

pg. 49, la expresii celebre, 2. primul cuvânt este *Navigare* urmat de *nesesse*.

La nr.70 color:

pg.10, coloana 3 în loc de Valentin Donici se va cita *Valentin Donici*;

pg.15, coloana 3, rândul 10 în loc de 24 se va cita 42; coloana 3 rândul 32 în loc de 10494 se va cita 10493;

pg.17, coloana 2, rândul 15 în loc de Edmiston se va cita Edminston;

pg.19, la nota 31 în loc de *lățimea maximă 55,07 m* se va cita *14,54 m*;

pg.21, coloana 1, rândul 16 în loc de Crimeii se va cita *Crimeii*; rândul 21 în loc de lupă se va cita *luptă*; coloana 2, rândul 26 în loc de aramta se va cita *armata*; rândul 36 în loc de aramanet se va cita *armament*;

pg.33 la expresii celebre punctul 2 în loc de VI-VEIRE se va cita *VIVRE*.

pg.39, coloana 3, penultimul paragraf în loc de 1999-1995 se va cita *1995-1999*;

pg.43, coloana 1 în loc de Berthlot se va cita *Berhelot*;

pg.44, coloana 1, rândul 3 în loc de Stra.a se va cita *Straja*

Din nou despre yachting

Sportul cu vele este o artă complexă cu multe taine

Yachtingul atât cel de croazieră cât și cel de curse este categoria de sport care dezvoltă sportivului, într-un grad înalt, valoarea capacității de a raționa spre a folosi bine vântul în scopul de a pune în mișcare și de a manevra o ambarcațiune cu vele.

Yachtingul formează velistului gândirea, ochiul, sângele rece, stăpânirea de sine și alte calități morale și fizice.

Puțini sunt veliștii care cunosc toate tainele ascunse ale acestui sport și știu să folosească cât mai bine și în totalitate forța vântului.

Una din aceste taine este echilibrarea unei ambarcațiuni cu vele și folosirea efectului de „coș“ (este vorba de coș de fum).

Vestitul velist Slocum a știut și a reglat corect velierul său „Spray“ cu care a făcut solitar ocolul Pământului. Velierul bine echilibrat a navigat pe porțiuni mari de drum cu timona legată, fără ca aceasta să fie ținută cu mâna. „Spray“ își menținea bine direcția într-o anumită alură de vânt, dând posibilitatea lui Slocum să se odihnească.

În practică atât la curse cât și în croazieră se caută să se obțină o viteză cât mai mare. Un yachtmán priceput știe să navighe cu o ambarcațiune cu vele cu o viteză cât mai mare și cu derivă cât mai mică, la o anumită alură de vânt.

Alături de reglarea ambarcațiunii și efectul de „coș“ contribuie la mărirea vitezei.

Despre efectele vântului pe vele și ale acestora asupra unei ambarcațiuni s-a mai scris în revista noastră. În navigația velierului armat cu mai multe vele are loc și așa zisul fenomen de „coș“ care n-a fost tratat în articolele publicate în nr.37; 38.

Un curent de vânt compus din o mulțime de filoane, atunci când întâlnește în calea sa o velă, este deviat după forma ei. Filoanele care vin în contact cu vela formează pe față o suprapresiune (+), iar pe spatele ei la o depresiune (-).

Suprapresiunea și depresiunea dau naștere pe suprafața velei la o forță de împingere denumită forță activă (F) (Fig.1).

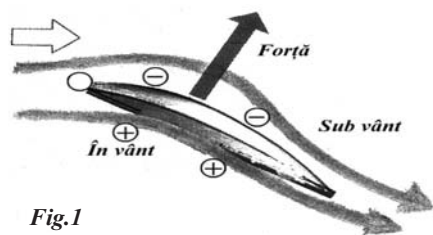


Fig.1

Această forță care este direct proporțională cu suprafața velei (S) și cu pătratul vitezei vântului,

are ca punct de aplicare centrul velei (Cv). Din cauză că vela nu este perfect plană centrul velei nu se confundă cu centrul geometric al acesteia ci el se află mai în vântul acestuia.

Poziția centrului velei este variabilă în funcție de curbura/adâncimea velei.

Când asupra focului și randei, la un velier cu două vele, acționează vântul pe suprafața acestora ia naștere câte o forță activă proprie.

Asupra ambarcațiunii acționează o forță rezultantă formată din compunerea forțelor active ale fiecărei vele (Fig.2).

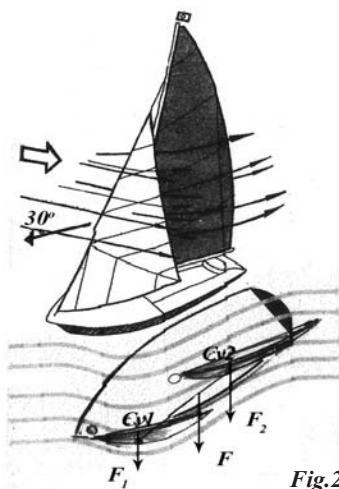


Fig.2

Focul/genovezul aflat înaintea randei, nu are în fața sa nici o velă, motiv pentru care filoanele de aer pe care le primește nu sunt deformate. El beneficiază de un unghi mare, față de axul ambarcațiunii, din care poate primi vântul.

În schimb focul afectează mult filoanele de aer care se îndreaptă spre randă. Între foc și randă se formează un canal/culoar prin care se scurge un curent format din filoanele deflexate de foc precum și cele primite de randă. Acest curent, după ce a umflat și împins focul, acționează în spatele randei.

Culoarul, mai larg la gura de intrare a curentului și mai îngust la gura de ieșire, are de-a lungul său o secțiune variabilă.

În culoar, în anumite condiții date de secțiuni, ia naștere fenomenul cunoscut în fizică sub numele de scurgerea staționară în care debitul mare al curentului este același în orice secțiune (Fig.3).

Efectul acestei scurgeri staționare este o mărirea vitezei curentului prin coridor, creșterea presiunii acestuia pe suprafața focului și sporirea forței active a acestuia. Curentul de aer împreună cu suprafața curbă a randei

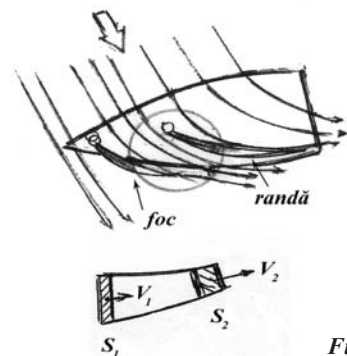


Fig.3

dau naștere la efectul de „coș“.

În consecință ambarcațiunea va merge cu o viteză mai mare decât în cazul lipsei fenomenului de „coș“, atunci când nu este utilizată decât forța de împingere a vântului care apasă direct pe fețele concave ale velelor. La o asemenea ambarcațiune velele sunt armonizate, adică sunt orientate în poziții optime față de direcția vântului pentru un randament mai mare.

Forma și dimensiunile coridorului sunt în funcție de pozițiile reciproce ale acestor vele.

Pentru a se obține „efectul de coș“ dat de scurgerea staționară a curentului, se acționează cu ajutorul școtei asupra poziției focului.

Când este schimbată orientarea focului și acesta este adus în poziția critică se observă o sporire a vitezei ambarcațiunii datorită creșterii forței active a focului. Atunci vântul este mai bine folosit pentru propulsie.

În situația când focul este mai închis sau mai deschis (Fig.4) prin canal filoanele sunt

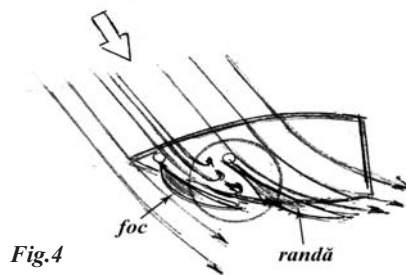


Fig.4

deflexate și au o scurgere turbulentă, „efectul de coș“ nu poate avea loc. Filoanele întâlnesc lângă catarg suprafața randei făcând-o să fluture. Randa nu lucrează în totalitate. Situația este înlăturată prin deplasarea adâncimii focului spre prova.

„Efectul de coș“ este încă una din tainele yachtingului și dacă este folosit cu dibăcie de către velist, forța de propulsie este ceva mai mare.

vam (r) ing. Ilie ȘTEFAN



Eugenia Lungu (Jeni Iacovici) 19....-2009



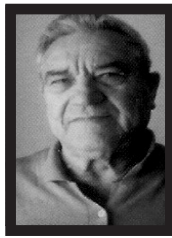
În urma unei grele suferințe, a încetat sin viață Eugenia Lungu. A fost sufletul sucursalei din Tulcea a Ligii Navale Române, punând multă pasiune în numeroasele activități pe care le-a organizat în calitate de secretar al Consiliului

Director și ulterior de purtător de cuvânt. Era cel mai activ reporter de teren al revistei MAREA NOASTRĂ.

Colegiul de redacție regretă profund trecerea în eternitate a bunei noastre colega Jeni Lungu.

Dumnezeu să o odihnească în pace!

Ioan Întorsură Moldoveanu (1936-2009)



Comandorul în rezervă Jean Întorsură a început navigația pe nesfârșitele drumuri ale eternității. S-a stins din viață într-o perioadă când se manifesta deosebit de activ ca membru al sucursalei Mangalia a Ligii Navale

Române. A organizat și a condus cu competență Cercul de Navomodelism pe care prin eforturi proprii l-a dotat cu cele necesare, atrăgând un număr semnificativ de tineri la practicarea acestei îndeletniciri marinărești.

Să-i fie somnul lin!

DECESE



Vasile Marinescu – Oțelu (1919-2009)

A plecat în veșnicie înainte cu o lună de împlinirea vârstei de 90 de ani comandorul (r) Vasile Marinescu – proeminentă personalitate a orașului Giurgiu, cetățean de onoare al acestui oraș. În mormântat la 4 mai 2009 cu onoruri militare și cu o imensă participare a conducerii orașului și a cetățenilor acestei urbe.

L.N.R. a adus un pios omagiu celui care a condus sucursala giurgiuveană a ligii mulți ani.

Elev al Școlii Navale, comandorul Vasile Marinescu și-a început cariera militară în 1941. În perioada războiului a fost încadrat pe nave fluviale care au fost în dispozitiv de luptă la Gurile Dunării (divizionul de monitoare), iar după întoarcerea armelor împotriva Germaniei, a participat efectiv la dragajul efectuat de către navele românești și sovietice pe tot șenalul navigabil al Dunării în sectorul românesc. Pe când îndeplinea una din misiunile de dragaj pe Dunăre, la comanda remorcherului dragor „Amurg”, o mină magnetică provoacă explozia și scufundarea dragorului, din al cărui echipaj se salvează doar comandantul și un marinar.

În cuvintele rostite la înmormântarea sa de către organele de conducere ale orașului și ale LNR au fost remarcate meritele sale ca un strălucit comandant și instructor pe navele Flotei de Dunăre și deosebitele acțiuni ce le-a întreprins ca cetățean al acestui oraș.

Lucrările sale referitoare la manevre, navigație și pilotaj pe fluviu precum și cele referitoare la istoria și viața economică a orașului și portului Giurgiu, numeroasele articole în presa militară și în cea locală l-au făcut cunoscut publicului larg interesat de viața marinărească și de istoria acestei regiuni.

După pensionare a lucrat foarte mulți ani la Direcția Vămirilor și apoi timp de 10 ani a îndeplinit funcția de Șef al Vămirii Giurgiu.

În drumul către veșnicie marinarii fluviali care s-au adăpat la izvorul cunoștințelor sale despre marinăria fluvială, despre datoria de marinar militar și despre datoria față de țară spun cu recunoștință, admirație și respect. „Dumnezeu să-l aibă în paza”.

Cdor (r) Cucu Dumitru,

Președintele sucursalei Giurgiu a LNR

Întorsură Ioan („Jean De-a-n-doaselea“ sau „Jean Rondou“)

A fost cu noi dar n-a fost ca noi. Ne-a ținut (și l-am ținut) ca „rude“ de promoție dar în comportament n-a semănat cu niciunul dintre noi. A fost totdeauna altfel.

L-am cunoscut încă de la examenul de admitere (1955), fiind frapați de neașitate graiului său moldovenesc à la Ion Creangă și naivitatea cu care înghițea goșurile supergonflate din poveștile marinărești ale celor patru candidați (Popovici, Aur, Burcă, Nae), deja adaptați cu apa din tanc, proveniți din Școlile medii de marină civilă.

Naiv, naiv dar știutor de carte: am devenit împreună cadeți. Cu trecerea anilor ne-am convins că, de fapt, naivitatea sa izvora dintr-o excesivă încredere (poate și dragoste?) în oameni. Paradoxal era faptul că își făcea prieteni cu ușurință dar cu resort care stătea comprimat, și era bine, dar când îți-era lumea mai dragă se destindea în special la beție (care nu-l ocolea niciodată) și rupea filmul. În majoritatea acțiunilor curente se comporta exact ca vaca lăptoasă care, la sfârșitul mulșului, dă cu piciorul (copita) și răstoarnă sistarul. Apoi, avea un mod „original” de a rezolva majoritatea lucrurilor diferit de norma comună. Sintetic, pentru el drumul cel mai scurt între două puncte nu era linia dreaptă ci curba sau în zig-zagul (de unde și porecla). S-a încăpățânat să navigheze în viața numai pe ortodromă. Și totuși, a ajuns comandor (a absolvit chiar și cursurile Academiei Militare, secția marină), a comandat unități militare, a obținut și un brevet de comandant de pescador oceanic, a cochetat și cu politica naționalistă ca membru PRM. Cum s-a descurcat practic? Bineînțeles în stil personal caracteristic, dublat de mult noroc. Și-a extins porecla și în Oceanul Atlantic, dar nu a avut accidente profesionale majore. A ieșit la pensie în 1993, dar neavând astâmpăr a mai lucrat pe nave la IRCM și la o companie româno-turcă.

Între timp (mai ales după 2004) se pune pe scris. În special poezie. De ce poezie, nu ne-a lămurit niciodată. Ne întrebăm fiindcă poezia sa (două volume: „Pe creste de valuri” și „Cearta cu valurile”) este de fapt o spovedanie în vorbe versificate din amalgamul cărora se degajă, totuși, un românism substanțial. Sunt convins că în proză s-ar fi afirmat mai bine.

E laudabil însă că a ținut să lase ceva în urma sa care să transceadă poreclei. Cu

oarece sponsorizare și speze proprii a tipărit două volume dăruite colegilor, neamurilor și cunoscuților. Din păcate la ultimul n-a mai apucat să dea autografe. S-a stins la 73 de ani. Motiv pentru care în Cartea promoției 1959, la aniversarea a 50 de ani, în loc de un CV va fi prezent un necrolog.

Nu știu dacă el s-a plăcut așa cum era sau a făcut și ceva încercări în lupta împotriva propriei firi. Dacă nu s-au semnalat modificări semnificative de comportament, înseamnă că gândirea sa a fost suficient de comprehensivă ca să aglutineze contrariile în folosul unei armonii interioare. Oricum, a fost mintos dar servit de minte sucită. Nu i-a păsat niciodată de părerile celor din jur. Dimpotrivă, a șocat printr-o atitudine gen Groncho Marx: „astea sunt principiile mele. Dacă nu-ți plac, am și altele”. S-a certat cu toți dar n-a ținut (prea mult) cearta și nici ranchiuna. Nu cred să fi făcut rău cuiva de liberat. Gură slobodă.

A vrut să urmeze filosofia dar a ajuns marinar. Profesii cumva neantagonice. Adevăratul marinar e un filozof mai dinamic. A făcut carieră ca marinar și a încercat să filozofeze despre meserie, dar mai aproape de filozofia vieții sunt moto-urile ce însoțesc poeziile sale.

Acum, când s-a dus printre stele a lăsat în urmă o întrebare (esențială) fără răspuns: original sau neconformist ostentativ? Ce fel de om poate fi acel împătimit al mottoului care scrie: „Nimic nu te bucură mai mult decât libertatea de a fi original” și imediat.

„Mare zbuțumată ca sufletul meu, / Mereu clocotești, mereu te agiți, / Așa ne-am născut cu zbuțum mereu, / Liniștea sihastră ne scoate din minți”.

Evident, nu poate fi decât Jean De-a-ndoaselea care prin existența (evoluția) sa a confirmat aforismul lui Machiavelli: „Cine gândește la prea multe lucruri nu ajunge niciodată la nici o concluzie”. Per total viața sa a fost un succes pentru că a avut capacitatea, vorba lui W. Churchill, de a trece de la un eșec la altul fără să-și piardă entuziasmul.

A fost cu noi dar n-a fost ca noi. Acum când nu mai e cu noi, ne pare rău chiar de n-a fost ca noi sau pe înțelesul tuturor.

Dumnezeu să-l înțeleagă și să-l ierte.

Ion Nae,

coleg de promoție

CUPRINS * CUPRINS * CUPRINS

Editorial. Istoria este cea dintâi carte a unei națiuni - cam (r) George Petre.....	p.1
Are trebuință România de istorie? - cdor (r) dr. Ilie Manole	p.2
Nava „Alba Iulia” în război - cdor (r) Dorul Alexandru Ionescu.....	p.3
Vaporul mixt „Ardeal”, dr. Carmen Atanasiu.....	p.5
Vaporul „Oituz” s-a apărut ca la Oituz - cam (r) George Petre.....	p.8
Scufundarea monit. „L. Catargiu” și „M. Kogălniceanu” - cdor (r) dr. Ioan Damaschin.....	p.10
Dunărea - cimitir fără cruci, cdor dr. Marian Moșneagu.....	p.12
Ce am avut și ce avem cu Mircea Metz? - cdor (r) N. Mujicov.....	p.13
Criza financiară, un moment de reflecție pentru ANR - cdor (r) dr. Ion Ionescu.....	p.15
Litoralul românesc (VI) - col (r) Virgiliu Moroianu.....	p.16
Starea resurselor demersale din Marea Neagră - colectiv.....	p.18
Promovarea intereselor navale ale României - cdor (r) Ștefan Georgescu.....	p.20
Corveta „Visby” expresie a tehnologiei „stealth” (secretă) - cam (r) dr. Eugen Laurian	p.22
Minicurs de cinematică navală - cam fl. (r) Dan Leahu.....	p.25
Matematica, fizica și chimia și învățământul de marină - cdor (r) prof. Nistor Mitea.....	p.29
Dicționar Enciclopedic de Marină.....	p.30
Acțiunile submarinelor germane în anul 1915 - cpt.cdor dr. Olimpiu Glodarencu.....	p.31
Marea Noastră pentru Tineret.....	p.34
Aniversare - promoția 1949.....	p.37
Pagini literare.....	p.38
Semnale editoriale.....	p.40
Din viața LNR.....	p.42
Informații - noutăți.....	p.48
LNR și colegile ei din străinătate (IV) - cdor (r) Neculai Pădurariu.....	p.49
Din nou despre yachting - cam (r) ing. Ilie Ștefan.....	p.50
Decese.....	p.51
Revista revistelor.....	p.52

*revista revistelor*

Nr. 131 al publicației „Timona” (www.lmmm.ro) editată de Liga Maiștrilor Militari de Marină este consacrată centenarul înființării categoriei profesionale de tehnicieni de marină (6 mai 1909 – 6 mai 2009).

„Marina Română”, revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale.

Nr. 131 consemnează în sumar: „Schimbări în echipa Forțelor Navale; Pavilion NATO. Din lecțiile învățate de fregata «Regele Ferdinand»”; „Lupii Deltei (detasament din Batalionul Infanterie Marină) și-au încheiat misiunea (6 luni în Kosovo)”; „Contribuții DHM în procesul de delimitare a zonei economice exclusive dintre România și Ucraina”.

Nr. 132, este un număr special cu tema „Promovarea carierei în Forțele Navale”;

Nr. 133 abordează



ca subiect principal „Centenarul Corpului maiștrilor militari de marină. 1909-2009”. Ca de obicei Actualitatea din Forțele Navale este pe larg abordată în reportaje inspirat ilustrate.

Revista filialei București a LNR „România maritimă și fluvială. Magazin”,

nr.20/1/2009 publică printre altele, articolele: „Interesele României în Marea Neagră”; „15 august – sărbătoare legală (zi nelucrătoare)”; „Amenajarea complexă a râului Argeș pentru navigație”; „Concursul de pictură «Dimitrie Știubei» la a X-a ediție”.

„Marea Noastră pentru tineret”, nr.6 (ianuarie-martie 2009) cuprinde rubrici interesante printre care: Aventuri pe mare, Bătălii navale (Războiul submarin din Oceanul Atlantic în 1942-1943), Literatură (poezii inspirate și eseuri reușite printre care „Furtună pe mare”, Eveniment (expoziție organizată de Careul Tineretului), Apariții editoriale, Curiozități etc. Ilustrația este impecabilă.

**REDAȚIA**

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN
 Redactor-șef: c.am (r) George PETRE
 Redactori-șef adj.: c.am.fl. (r) Dan LEAHU; cdor.dr. Marian MOȘNEAGU
 Consultant: comandor (r) Doru IONESCU
 Secretar de redacție: Maria GROSU
 Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r) Neculai PĂDURARIU, ing. Florin GUSMAN, ing. Silviu Murariu (București), dr. Carmen ATANASIU (Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina), Petre MARAVELA (Brăila), † Eugenia Lungu (Tulcea)
 Corectură: ing. Ilarion BARBU, prof. Elena STĂNESCU
 Tehnoredactare computerizată: Maria GROSU, Sorina CAZACU
 Director ec.: cdor (r) Ion IONESCU
 Difuzare: cdor (r) Costică CIOCOIU
 TIPOGRAFIA: VIS PRINT BUCUREȘTI
 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 I: Ovidiu IONESCU (acuarelă)
 ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr
 DAN LEAHU

Informații despre revista trimestrială MAREA NOASTRA

■ Prin filialele Ligii Navale Române se difuzează în Capitală și orașele porturi Constanța, Mangalia, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Oltenița, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin.

■ Se difuzează la Președinția României, Parlament și Guvern, ministere, prefecturi și primării.

■ Prin intermediul Autorității Navale Române se expediază la toate Căpitaniile de port de la mare și Dunăre.

■ Pe căi oficiale și private se difuzează în SUA, Canada, Argentina, Venezuela, Uruguay, Franța, Germania, Belgia, Italia, Bulgaria, Ucraina, Belarus, Noua Zeelandă, Republica Moldova, Tailanda, Rusia.

Autorii articolelor sunt specialiști de notorietate națională și internațională.