

serie nouă, anul XIX, nr.4 (73)

octombrie-decembrie 2009

# Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



România are nevoie de  
**FLOTĂ**  
maritimă de transport

# 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 KOGĂLNICEANU

## FLOTA

Cam (r) George PETRE, vicepreședinte  
al Consiliului Director Național al LNR



Întreabă și ți se va răspunde, ar putea fi un îndemn pentru cei ce și-au legat viața de marină și acum văd că România nu mai are flotă maritimă comercială. Dar dacă cei ce au răspunsuri nu vor să răspundă?

Iată câteva întrebări simple.

România mai are (azi și mâine) nevoie de flotă de transport maritim?

Ce să facă cu ea? Ce să transporte pe mare? Să transporte minereu și petrol importat?

Dar dacă o fac alții la prețuri mai mici? Să aducă containere cu mărfuri generale (sau să ducă mărfuri destinate exportului)?

Dar dacă e mai avantajos din punct de vedere economico-financiar să se apeleze la alții? Să care chereștea și fier vechi către cele patru zări? O fac alții mai avantajos pentru exportatori?

Ei da! Să facă căraușie pentru alții? Dar cum să pătrunzi pe piața navlului?

Nu mai avem flotă! Dacă ar fi fost război, răspunsul la întrebarea „de ce“ ar fi fost simplu. În război, printre obiectivele strategice se află nimicirea flotei comerciale inamice.

Dar nu a fost războiul cauza „scufundării“

### Motto:

*Important este să nu te oprești  
din a-ți pune întrebări*

*Albert Einstein*

peste celor 300 de nave de transport, unele noi nouțe.

Fără să se tragă un cartuș s-a nimicit flota, în timp de pace.

În numărul de față al revistei facem doar „uvertura“ subiectului FLOTA. În numărul viitor vom trata pe larg subiectul care este în atenția Consiliului Director Național încă din mai 2009. Valuri uriașe, ceață deasă.

Ilustrul marinar enciclopedist Mihail Drăghicescu (1848 - 1896) a avut o premoniție la sfârșitul secolului XIX când în monumentală sa lucrare despre Dunăre a scris: „**Negura cuceririlor de popoare prin arme începe să se împrăștie ... vine pâcla luptei economice....**“

## EDITORIAL

O fi fost strădania „adversarilor“ de pe piața navlului cauza trecerii flotei la capitolul istorie? O concurență neloială? Sau nepriceperea noastră? Sau indolența noastră? Sau lipsa noastră de răspundere?

Dar pavilionul român de ce nu este preferat de armatorii noștri? De ce, prin reglementări de stat, nu facilităm avantaje mari armatorilor români și străini care vor să aibă pavilion român? Să-i întrebăm pe cei din Panama, Cipru sau Liberia cum e treaba cu pavilionul?

*„... și fie ca el, tricolorul român, purtat cu fală pe  
undele tuturor mărilor, să arate lumii că, în gloria  
drepturilor omului și al virtuții... poporul român trăiește“.*

*col. Mihail Drăghicescu, dintr-o lucrare scrisă în 1883*

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.

# România are nevoie de o flotă comercială maritimă națională

am (r) ing.  
Ilie ȘTEFAN

**Motto:** Națiunea română așteaptă ziua renașterii flotei comerciale maritime naționale  
Ilie Ștefan



Liga Navală Română (LNR - asociație neguvernamentală de utilitate publică, de cultură marinărească și pentru apărarea intereselor României pe ape) pune în dezbaterea opiniei publice, a clasei politice și a instituțiilor statului o problemă de mare interes național: „România are nevoie de flotă comercială maritimă națională“.

La începutul anilor '70, în baza politicii economice a statului, România a înregistrat o creștere și o consolidare a puterii sale economice.

Progresul economiei a presupus și dezvoltarea comerțului exterior. Volumul mare de materii prime de import necesare industriei și exportul de mărfuri au făcut să sporească interesul pentru transportul acestora pe calea mării, transport care s-a dovedit a fi foarte rentabil.

Mica noastră flotă comercială maritimă, care în 1965 dispunea de 32 de vapoare, nu mai corespundea necesităților. Crearea unei Flote Comerciale Maritime naționale a devenit o problemă de stat.

Pentru asigurarea parcului de nave necesar noilor cerințe, flota a beneficiat din partea statului de fonduri importante pentru construirea și cumpărarea de vapoare.

Țara noastră a continuat să cumpere vapoare construite în diferite șantiere navale din străinătate și în același timp a pus un accent deosebit pe dezvoltarea industriei constructoare de nave românești.

Au fost dezvoltate și modernizate ca-

pacitățile șantierei navale din țară și au fost inițiate primele măsuri pentru construcția de vapoare de mare capacitate.

În decurs de două decenii s-au produs mutații vizibile în evoluția capacității flotei, care a crescut de la 145 mii tdw în 1965, la 5075 mii tdw în anul 1985.

De-a lungul anilor navele au fost specializate pe tipuri de mărfuri (mineraliere, petroliere, Ro-Ro), iar numărul și capacitățile lor de încărcare au crescut.

Până în anul 1990 numărul vapoarelor a ajuns la 311, cu o capacitate de transport de 6.185.000 tdw.

Navele aparțineau mai multor întreprinderi: Întreprinderea de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM cu 288 de nave, Întreprinderea de Comerț Exterior ICE-NAVLOMAR cu 11 nave și Compania mixtă Româno-Libiană Roli-Ship.

Crearea acestei flote a fost posibilă ca

În tot timpul existenței sale Flota Comercială Maritimă a asigurat, în condiții bune, 85% din exporturile și importurile țării. Deși din cauza neasigurării la vreme a fondurilor necesare modernizării lor, nu toate navele atingeau standardele tehnice cerute de condițiile internaționale.

Ultimele decenii ale existenței flotei reliefează că Ministerul Transporturilor (M.T.) s-a dovedit a fi un bun administrator al acesteia. Flota a adus venituri substanțiale economiei naționale.

Este de prisos să demonstrăm aici, cu date statistice, ce influență a exercitat flota din punct de vedere economic.

Pentru a răspunde mai bine trecerii la economia de piață, începând din anul 1990 IEFM-NAVROM, devenită societate autonomă, s-a scindat în trei companii de navigație (C.N.) cu capital de stat: CN-NAVROM (64 de nave), CN-ROMLINE



Primul cargou de construcție românească „Galați“ - acuarelă de Valentin Donici

urmare a eforturilor deosebite ale întregii noastre națiuni.

Țara noastră a reușit să-și extindă comerțul exterior și relațiile cu țările de pe toate continentele. Căile sale maritime împânzeau mările și oceanele lumii în scopul obținerii foloaselor economice și politice.

(51 de nave) și CN-PETROMIN (59 nave).

Evenimentele din decembrie 1989 au găsit România cu o mare flotă de transport maritim.

Flota numeroasă, alături de capacitățile de construcție a șantierei navale au făcut ca România să fie recunoscută ca o putere maritimă, dându-i posibilitatea



**Cargoul „Slobozia“ - acuarelă de Dimitrie Știubei**

datele analizelor economico-financiare ale Companiilor Navale, ca să poată prezenta o situație reală din punct de vedere economic, dar și juridic.

Problema aparține justiției.

Liga își exprimă îngrijorarea că justiția din țara noastră, timp de mai mulți ani, nu a reușit ca, în hățușul proceselor ce s-au desfășurat, să descopere adevărul.

Prezentul articol, întocmit pe baza datelor și informațiilor puse la dispoziție de mass-media românească, caută să sublinieze unele cauze, poate subiectiv abordate, ale dezastrului flotei maritime comerciale.

Guvernele care s-au succedat la conducerea țării, începând cu anul 1990, care aveau însărcinarea administrării averii și a economiei naționale, au justificat dezastrul flotei prin intrarea economiei în colaps, motiv pentru care țara noastră n-a mai făcut importuri și exporturi. Pe piața inter-

exploatării drumurilor „mării“.

După aceste evenimente, în țara noastră a avut loc un mare dezastru al economiei naționale, care a adunat nori negri și deasupra flotei maritime, ce înainta către o perioadă extrem de dificilă.

În perioada anilor 1990-1996, națiunea română a asistat la marele „abordaj“ al flotei sale comerciale maritime produs odată cu schimbarea economiei naționale socialiste în economie de piață capitalistă. În urma acestui „abordaj“, care a durat câțiva ani, flota s-a „scufundat“.

Din totalul de 311 nave au mai rămas numai șapte, printre ele aflându-se și nava școală „Albatrosul“, care aparține Academiei Navale.

Pavilionul românesc, care era purtat, pe întinsul mărilor și oceanelor de navele comerciale ale flotei noastre nu mai flutură decât la catargele câtorva nave.

CN-NAVROM, urmașa primei societăți de navigație maritimă românească (SMR), s-a stins din viață încet dar sigur înaintea suratelor sale PETROMIN și ROMLINE.

Constatăm astăzi că o flotă comercială maritimă sub pavilion românesc, care să ducă bogățiile țării noastre în toate colțurile lumii, nu mai există. România a dispărut de pe piața transporturilor maritime ale lumii.

Suntem martorii unei situații curioase și dureroase: România, o țară cu ieșire la mare și cu cel mai mare port la Marea Neagră, a rămas fără o flotă comercială maritimă.

În prezent, privim cu invidie la țările care n-au ieșire la mare (Ungaria, Austria, Cehia ș.a.) și care dispun de flote comerciale maritime. Aceste țări au recurs la

diferite soluții, ca închirierea parțială a unor porturi din alte state cu ieșire la mare, pentru navele lor maritime, care navigă sub pavilioanele lor naționale.

Care este misterul distrugerii flotei noastre comerciale maritime? Este întrebarea pe care o pune orice român.

Întrebarea constituie un subiect, pe cât de vast, din cauza multor factori care au determinat lichidarea flotei tot atât de

națională a navlului, oferta era mai mare decât cererea din țara noastră. Companiile Naționale n-au mai fost solicitate să îndeplinească menirea pentru care au fost create.

Una din principalele cauze ale pierderii flotei este lipsa de sprijin din partea statului.

Se cunoaște că, în majoritatea țărilor deținătoare de flote comerciale, activitatea



**Tancul „Unirea“ - acuarelă de Valentin Donici**

greu de abordat din cauza faptelor necurate, foarte bine ascunse.

LNR nu este o asociație sau instituție care are menirea să facă cercetări și anchete. În statutul său nu se găsesc astfel de obiective. Liga nu dispune de specialiști pentru asemenea acțiuni și nu are

de transport maritim este dirijată de stat.

Nu este mai puțin adevărat că guvernele, din lipsa unei politici maritime adecvate perioadei de tranziție, au ignorat importanța transportului maritim ca latură a economiei noastre naționale. Ele s-au dovedit incapabile să acționeze pentru a

scoate flota din criză.

Conform legilor și în România autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Transporturilor (MT). Ca urmare a unei voințe politice, guvernele au comis o greșeală de neiertat: scoaterea flotei de sub tutela Ministerului Transporturilor și transferarea acesteia la Fondul Proprietății de Stat (FPS) actualul AVAPS. Așa s-a făcut că în țara noastră există Ministerul Transporturilor fără transport maritim. Companiile Naționale au trecut în subordinea FPS, care a devenit acționar majoritar. FPS avea o capacitate managerială zero pentru administrarea acelor companii.

Ministerul Transporturilor nu a mai putut acționa în managementul navelor, cu toate că în lege se prevede că navele care formează flota maritimă aparțin unei singure companii de stat și mai multor societăți private.

FPS-ul a întocmit o strategie de privatizare a flotei și a elaborat documentele necesare acestei operațiuni. Prevederile nu s-a îndeplinit din cauza managementului defectuos practicant.

Rezultatul face dovada că FPS era condus de oameni incompetenți, fără conștiință și fără răspunderi. Aceștia, prin necunoașterea problemelor transportului maritim, prin exploatarea necorespunzătoare a navelor, au comis greșeli condamnabile.

Rezultatul final al acestei privatizări a fost pierderea flotei prin darea în exploatare bare-boat unor firme private a navelor care aparțineau fondului de stat. Acesta a fost efectul catastrofal al dării Flotei în administrarea FPS în anul 1991.

Așa a apărut CN-CONAV, primul operator privat din flota românească.

Ulterior, shippingul privat a început să se dezvolte.

Au apărut și alte CN: SELF-INVEST, COSENA, RITZ-ROM, EUROSHIP, EURROMAR ș.a. În shippingul privat au funcționat și firme subdimensionate, fiecare deținând 1-2 nave.

Numărul companiilor private a ajuns în anul 1997, la 42 și aveau în exploatare 150 de nave, adică 60% din întreg parcul de nave al flotei.

La început, companiile private au mărit volumul de reparații la navele lor, pe care le-au efectuat în șantierele navale din străinătate, cu fonduri luate pe credite cu garanții pe nave.

Companiile au reușit să pătrundă pe piața navlului pentru o perioadă scurtă, timp în care transportul maritim românesc își revenise.

Cu toate că a crescut indicele de folosire a navelor la 80-85% shippingul privat a funcționat defectuos și deficitar tot din cauza managementului practicant



Cargoul „Victoria“ - acuarelă de Valentin Donici

de operatorii privați, care au dovedit incompetență în administrarea navelor.

CN și operatorii privați au exploatat tehnic navele la maximum, n-au mai investit pentru reparații și re tehnologizarea lor, astfel că multe n-au mai primit avize de navigație sau au fost reținute în diferite porturi.

Totodată, CN și operatori privați s-au confruntat și cu fenomenul de neplata drepturilor echipajelor, fapt pentru care, în unele cazuri, acestea s-au adresat justiției din străinătate, care a dispus sechestrarea navelor, sau chiar vânzarea lor.

Toate navele care n-au navigat, n-au adus venituri, în schimb au creat companiilor și operatorilor privați cheltuieli și datorii.

Contractele încheiate cu operatorii privați conțineau condiții confuze, care au dat naștere la interpretări. Pe timpul derulării contractelor nu s-a exercitat de către companii funcția de control asupra modului de îndeplinire a acestora.

În anii 1990-1993, CN au înregistrat datorii interne și externe uriașe, motiv pentru care au avut numeroase nave arestate (35).

Companiile au recurs la împrumuturi care au fost asigurate cu gajarea navelor. Ca urmare a acestei metode au fost numeroase cazuri de executare silită a navelor pentru neplata datoriilor și a creditelor.

Situația economico-financiară a CN s-a deteriorat continuu, chiar în ciuda vânzării unor nave la prețuri derizorii. Ele au considerat că vânzarea navelor ar fi singura sursă financiară de care dispuneau pentru investiții în vederea re tehnologizării și întreținerii navelor.

În final ele au ajuns în faliment.

FPS-ul, care era acționarul principal, prin vânzarea cu prețuri derizorii a unor nave cu stare tehnică bună sau nave noi, ieșite de curând din șantier și care fuseseră puse în fabricație înainte de 1990, se consideră că a comis un mare act de

trădare națională.

Tot așa s-a întâmplat și cu produsele noi ale unor șantiere navale.

Șantierul Naval din Turnu-Severin a vândut unor firme grecești 4 nave, finanțate de IEFM-NAVRUM înainte de 1990. Pentru aceste nave n-au fost încasate sumele respective din cauză că li s-a pierdut urma.

După anul 1990, n-a intrat în serviciul Companiilor Navale nici o navă nouă.

Din păcate, aceste dezastre s-au datorat și guvernelor, care nu s-au preocupat de gospodăria țării, răvășită și neașezată încă în tiparele noii societăți. Această situație haotică și de nedescris a deschis pofta de afaceri, dorința de înavuțire pe orice cale, prilejuri de mari lovituri și fabuloase câștiguri, cum a fost și vânzarea navelor.

Darea navelor, proprietatea statului, în bare-boat unor agenți economici care n-au avut capacități profesionale și nici mijloace financiare pentru exploatarea lor, sau pentru rezolvarea unor dificultăți apărute, s-a dovedit a fi una din metodele de pierdere a flotei.

Prin programul de privatizare a flotei au luat ființă și firme mixte.

Înființarea firmei mixte norvegiano-română ROKLAV BAHAMAS – PETROMIN, a constituit momentul de început al pierderii flotei. Norvegienii, prin metode dubioase ale „ingineriei financiare” bine puse la punct, au acaparat și partea de management a PETROMIN, ceea ce a dus la pierderea navelor acestei societăți.

În aprilie 1998, când flota de comerț românească mai deținea 212 nave (NAVRUM – 66, ROMLINE – 51, PETROMIN – 59, armatorii privați - 36) s-a mai discutat privatizarea acesteia.

Cu toate că Ministerul Transporturilor nu mai era administratorul flotei, a continuat să se preocupe de soarta acesteia prin stabilirea unei strategii de restruc-



turare și privatizare care se baza, în special, pe întinerirea parcului de nave.

Măhnirea tuturor a fost că opera de înnoire ce a dorit să o facă Ministerul Transporturilor, prin strategia propusă n-a fost sprijinită de organele competente ale statului, iar FPS-ul n-a adus-o la îndeplinire pe motiv că este în dezacord cu preocupările sale.

La rândul său și FPS-ul a încercat să restructureze flota prin înființarea, cu navele cele mai bune și care aveau cele mai mici datorii, a unei societăți naționale de transport maritim.

Nu deținem date despre cauzele nere realizării acestei societăți. Se preconiza ca societatea să aibă tancuri, vrachiere și cargouri (în total 16 nave).

Cu toate că au fost elaborate acte normative, documente importante și strict necesare, cu privire la salvarea flotei, prin care se stabilea și o politică maritimă a țării, unele au fost blocate, iar altele nu au fost îndeplinite.

Se cunoaște că politica maritimă face parte din politica țării și se ocupă cu participarea națiunii noastre la viața maritimă internațională, și susținerea acesteia pentru a realiza avantaje politice și economice.

Multe se pot spune despre managementul FPS-ului care, făcând și desfăcând strategii pentru salvarea, privatizarea și restructurarea flotei, a administrat-o păgubos, ducând-o la dezastru.

Flota comercială a constituit și pentru unele partide politice o temă, în cadrul unor campanii electorale, promițând electoratului înaintarea către Parlament a unui proiect de lege cu privire la refacerea acesteia. Promisiunea, ca și altele, a rămas promisiune.

Se spune că flota comercială maritimă a României a fost distrusă pentru că FPS-ul și CN au vândut irațional navele, echipajele au vândut navele pentru a recupera drepturile cuvenite, curțile de justiție din străinătate au vândut și ele.

În prezent există în țara noastră importatori și exportatori de tot felul de mărfuri, petrol și produse petroliere. Transportul acestora pe calea mării se face de către companii de navigație străine, pe ale căror nave flutură pavilionele țărilor respective.

Comerțul nostru exterior, ce se desfășoară pe mare, se află în mâinile armatorilor străini, care au posibilitatea de a-l „controla” și de a încasa valuta cuvenită pentru navlu, ceea ce constituie o pierdere pentru venitul nostru național.

„Venitul urmează pavilionul”, spunea o vorbă care circula în comerțul pe mare, vorbă ce nu și-a pierdut valabilitatea nici în zilele noastre.

Nu trebuie să se uite că tensiunile economice, politice, militare precum și alte evenimente internaționale neprevăzute pot rupe sau deforma formele relațiilor comerciale dintre state, inclusiv pe căile de comunicații maritime.

Multe națiuni care au flote maritime urmăresc și captarea schimburilor de mărfuri dintre țări pentru a-și asigura unele avantaje economice și politice.

Poziția strategică și militară a României la Marea Neagră este un dat al istoriei și geografiei. Ea se află la răscrucea de drumuri europene nord-sud și est-vest, plasată într-o zonă atât de afectată de seismele militare provocate de marile puteri.

Pentru că nu se poate concepe ca o țară cu ieșire la mare să nu dispună de o flotă comercială, prioritar pentru România contemporană, în etapa următoare, este refacerea Flotei Comerciale Maritime naționale.

Națiunea română așteaptă ziua când se va reveni la vechea politică maritimă, prin care România nu va mai fi dependentă de mijloacele de transport maritim ce navigă sub pavilionalele altor state. Produsele țării noastre să fie transportate cu vapoarele ce aparțin țării noastre.

Guvernele României de astăzi ar trebui să înțeleagă rostul marinei pentru promovarea intereselor noastre maritime, să fie obsedate de cuvintele rostite de viceamiralul Ioan Bălănescu: **„Țara care a fost dăruită cu ape navigabile și ieșire la mare dar a nescotit aceste daruri se condamnă singură la sinucidere”.**

Poporul român are dreptul și este hotărât să-și adjuce dreptul la o flotă comercială maritimă.

LNR, asociație de utilitate publică, pentru cultură marinărească și pentru apărarea intereselor României pe ape, apreciază că, din climatul politic actual, nu se vede un suflu nou pentru ca, în următorii ani, să fie creată o flotă comercială maritimă strategică și modernă, care să satisfacă cerințele de import și export ale țării.

Este timpul ca, pentru realizarea acestei cerințe, oficialitățile statului să lase deoparte vorbăria politică inutilă și să reconsidere transportul maritim propriu ca pe un sector important al economiei naționale.

În contextul noilor condiții, cu povara crizei economice mondiale, cu declinul economiei naționale, cu o puternică concurență pe piața navlului și cu tarele shippingului internațional în care activitatea de comerț pe mare a decăzut, România trebuie să caute forme noi pentru a reîn-

via flota comercială.

Refacerea acesteia presupune investiții mari. În România nu există investitori autohtoni cu resurse financiare (cu capacitate de a investi), iar în cazul investitorilor străini aceștia ar arbora pe nave pavilionele țărilor cărora aparțin.

În așteptarea zilei refacerii flotei trebuie ca întreaga națiune, tot românul, de la mic la mare, să participe, fiecare în felul său, la realizarea acestui act de mare onoare patriotică.

LNR consideră că, dacă există voință politică, iar statul, prin instituțiile sale, se implică în mod direct, se găsesc soluții pentru rezolvarea acestei mari cerințe naționale.

Dacă statul vrea să existe transportul maritim, ca un sector al economiei naționale, Guvernul, prin specialiștii Ministerului Transportului și ai altor instituții, ar fi necesar să alcătuiască un program maritim cu măsuri pentru găsirea unor surse financiare, eventual cu capital mixt (de stat și privat), sau chiar prin subscripție publică.

În programul de măsuri se pot face referiri la acordarea de subvenții, înființarea instituției „Creditul maritim” pentru credite avantajoase în vederea încurajării cumpărării sau construirii de nave, sprijinirea flotei prin adoptarea unor măsuri financiare protecționiste, restructurarea cadrului juridic, redactarea „Codului comercial maritim”, scutiri de taxe vamale și de TVA pentru construirea de nave etc.

Este posibil ca ideea refacerii flotei comerciale maritime să nască o mare bătălie politică pro și contra. Unele personalități ale vieții noastre politice și sociale (probabil din cauza unor concepții eronate), vor fi opozanții ideii, pe motiv că țara este săracă și nu dispune de surse financiare pentru o investiție așa de mare.

Apreciem că în anii următori România nu va fi mai săracă decât la sfârșitul secolului al XIX-lea, când a cumpărat pentru SMR navele „Medeea” și „Meteor”, cu care s-a început transportul comercial maritim național.

Înțelepciunea și spiritul de prevedere a poporului nostru va trebui să biruiească iar omenii politici și instituțiile statului, din toată sărăcia țării, să găsească soluții pentru a pune temelii unei noi flote comerciale.

LNR face un apel de suflet la specialiști, economiști și juriști, parlamentari și oameni politici, la cei care decid soarta națiunii noastre, la toată suflarea românească, la toți cei care iubesc marina să facă toate sacrificiile și să găsească soluții, metode, căi și posibilități pentru reînființarea Flotei Comerțului

O SUTĂ DE ANI DE PREZENȚĂ  
ROMÂNEASCĂ PE MĂRILE ȘI  
OCEANELE LUMII

ONE HUNDRED YEARS OF  
ROMANIAN PRESENCE AT  
WORLD'S SEAS AND OCEANS

FLOTA MARITIMĂ COMERCIALĂ ROMÂNĂ



1895 - 1995

## C.N.M. NAVROM S.A.



Până în 1990, numele Companiei de navigație Navrom a fost sinonim Flotei Maritime Comerciale Române. În urma Hotărârii Guvernului României din 9.05.1990 fostul Navrom a fost împărțit în trei companii diferite : Navrom, Petromin și Romline.

Compania Navrom deține 83 de cargouri, cu un tonaj de 681.978 TDW, multe dintre acestea operând sub contracte de bare-boat cu parteneri români și străini sau de asociere cu parteneri români.

*Till 1990, the name of Navrom Shipping Company was synonym with Romanian Maritime Merchant Fleet. After Romanian Government Resolution from May, 9, 1990 the former Navrom was divided in three different companies : Navrom, Petromin and Romline. Navrom Shipping*

*Company is the owner of 83 cargo vessels, with a tonnage of 681,987 TDW, many of them are hired under bare-boat contracts with romanian and foreign partners or association contracts with romanian partners.*



## C.N.M. PETROMIN S.A.



C.N.M. PETROMIN S.A. este o companie înființată în baza HGR 19/10.01.1991.

Compania are în patrimoniu în prezent 77 nave din care 63 bulkcarriers și 14 petroliere închiriate în contracte bare-boat și management cu parteneri români (8) și străini (12).

Navele au diverse tonaje de la 12.500 TDW la 165.000 TDW la bulkcarriers și de la 5.000 TDW la 150.000 TDW la tancuri petroliere reprezentând în total peste 4 mil. TDW.

*C.N.M. Petromin S.A. is the company founded on basis of HGR (Romanian Government Resolution) 19/january 10-th*

*1991. The said company has presently in patrimony 77 vessels from which 63 being bulkcarriers and the others 14 crude oil tankers. The vessels are managed under bare-boat and management contracts with romanian partners (8) and foreign partners (12).*

*The vessels have various tonnages starting 12,500 TDW to 165.000 TDW at bulkcarriers and between 5,000 TDW to 150,000 TDW at crude oil tankers that means than 4 millions TDW.*



## C.N.M. ROMLINE S.A.



C.N.M. Romline S.A. este o companie maritimă cu capital majoritar de stat, înființată pe data de 9 mai 1990 în Constanța, prin desprinderea de vechiul Navrom.

“Romline” deține flota formată din 79 nave de diferite tipuri și tonaje cuprinse între 1920 și 16.486 TDW, flotă care cuprinde 64 cargouri de mărfuri generale, două portcontainere celulare, 11 nave RO-RO și două nave ferry-boat. Aproape jumătate din aceste nave se află în prezent în management privat, în mare parte românesc.

*C.N.M. Romline S.A. is a state owned company, established on May 9, 1990 in Constantza, by splitting from the old Navrom Shipping Co.*

*Romline is the owner of a fleet consisting of 79 vessels of different types and tonnages between 1,920 and 16,486 wick*

*composed by 64 general cargo vessels, 2 fully cellular container vessels, 11 RO-RO vessels and 2 ferries.*

*Part of the feet, almost half, is hired under bare-boat contacts by romanian and foreign charterers.*



# BAZA NAVALĂ – ADAPTABILITATE ȘI PROFESIONALISM ÎN REALIZAREA LOGISTICII NAVALE

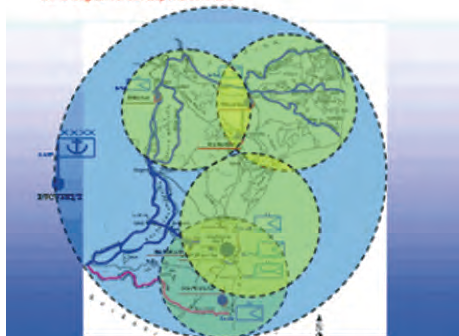
## LOGISTICIENII NAVALI – PROFESIONALISM ȘI PROMPTITUDINE

maior *Corneliu PAVEL*,  
ofițer relații publice

Baza Navală este structura din sistemul logistic al Forțelor Navale, cu rol de organ de execuție pentru activitățile de aprovizionare, transport și mentenanță, având stabilită o zonă logistică corespunzătoare zonei de responsabilitate a forțelor subordonate Comandamentului Flotei și este delimitată de Dunăre, Marea Neagră și frontiera româno-bulgară.

Activitatea logistică se află întotdeauna în spatele reușitei unei acțiuni, nefiind mereu vizibilă, dar de care depinde, în mare măsură, îndeplinirea misiunii. Baza Navală nu este o structură spectaculoasă a Forțelor Navale, care iese în prim-plan, ci este o structură care rămâne în umbra celor din linia întâi. Sprijinul logistic acordat de către Baza Navală forțelor este îndeplinit de aproape 1600 de oameni, care au la dispoziție aproximativ 40 de nave specializate și peste 200 de autovehicule.

Zona Logistică de responsabilitate



Baza Navală este o structură logistică modernă, suplă și adaptabilă în permanență cerințelor forțelor pe care le asigură. Principala provocare a Bazei Navale o reprezintă asigurarea condițiilor optime de desfășurare a misiunilor Forțelor Navale și pentru aceasta cooperează cu toate structurile militare, cu diverse agenți economici și cu autoritățile publice locale.

Misiunile acestei structuri sunt multiple și derivă, în principal, din obiectivele Forțelor Navale Române, astfel:

- planificarea, organizarea și executarea dinamică și eficientă a sprijinului

logistic pentru unitățile și marile unități din subordinea Statului Major al Forțelor Navale dislocate la mare, fluviu și pe teritoriul Dobrogei;

- asigurarea materialelor, produselor și serviciilor pentru derularea programelor de instrucție și pregătire pentru luptă a marilor unități și unități din compunerea Forțelor Navale, precum și pentru crearea, în limita fondurilor alocate, a rezervelor de materiale, conform prevederilor legale;

- încheierea contractelor de achiziții de bunuri și servicii;

- asigurarea mentenanței tehnicii de luptă, a instalațiilor din dotarea navelor aparținând Comandamentului Flotei și navelor proprii;

- executarea în siguranță și în timp scurt a acțiunilor de salvare - avarii, aprovizionarea cu tehnică și materiale, remorcajul în porturi pe mare și la fluviu, în condiții hidrometeorologice grele și normale, ziua și noaptea;

- participarea la misiuni umanitare sub egida organismelor internaționale și asigurarea sprijinului logistic pentru navele din Forțele Navale participante la activități Partnership for Peace (PfP) și de cooperare navală din Marea Neagră;

- executarea oportună și calitativă a reparațiilor și lucrărilor de instalare și punere în funcțiune a tehnicii de luptă de la bordul navelor și din unitățile de uscat;

- asigurarea condițiilor de hrănire, echipare și cazare a efectivelor;

- executarea mobilizării, ritmic, în siguranță și la termenele stabilite, pentru structurile din asigurare și cele proprii;

- participarea, alături de alte structuri specializate, la limitarea efectelor unor dezaastre produse pe teritoriul Dobrogei.

Fiecare dintre unitățile Bazei Navale, fie că sunt secții sau depozite, contribuie la furnizarea produselor specifice pentru îndeplinirea misiunilor Forțelor Navale. În spatele tuturor acestor activități se află oamenii Bazei și munca acestora care, de cele mai multe ori, nu se limitează doar la lucrările curente programate și la cele opt ore de program.

Diversitatea domeniilor de activitate ale Bazei Navale cere îmbinarea eficientă a planificării, conducerii și organizării suportului logistic, dar face apel și la structura modulară și profesionalismul



personalului. În prezent, nu mai este ca pe vremuri, când marina avea suficient de mulți oameni. Există situații când sunt foarte multe sarcini de îndeplinit în același timp cu oameni puțini, apărând astfel cummul de funcții, dar oamenii nu se plâng de muncă, ci caută întotdeauna soluțiile cele mai bune pentru a-și executa misiunea în cele mai bune condiții.

Pentru a-i descoperi pe logisticienii navali trebuie să pătrundem puțin în bucătăria unităților Bazei Navale. De exemplu, unul dintre depozite are ca activitate cardinală primirea și depozitarea întregii cantități de combustibil necesară Forțelor Navale. Distribuțiile sunt planificate pe tot parcursul anului, dar, când sunt solicitări urgente, se realizează în orice zi, la orice oră, oamenii răspunzând „Prezent!” indiferent de timp. Prin munca acestor câteva zeci de oameni se mișcă totul în marină – la propriu: navele de luptă, navele speciale, autovehiculele de orice tip, militarii care locuiesc în locuințele de intervenție au apă caldă și căldură, bucătăriile care funcționează cu combustibil lichid pot prepara hrana.

Să luăm un alt exemplu, o secție logistică. Oricare ar fi aceasta, are ca misiune principală sprijinul logistic al unităților de nave și al clădirilor din zona sa de arondare, ceea ce înseamnă peste



1000 de oameni care trebuie hrăniți, echipați, asigurați din punct de vedere tehnic, financiar, pentru ca aceștia să-și îndeplinească în cele mai bune condiții misiunile primite. În plus, secțiile logistice de la Mangalia și Tulcea au câte un Centru de Colectare în care sunt aduse toate navele și tehnica scoase din uz, pentru a fi valorificate, iar secțiile logistice de la fluviu au în compunerea lor și nave logistice pentru asigurarea navelor de luptă și a forțelor din zona Brăila – Tulcea – Delta Dunării. Nu de puține ori, navele logistice de la Tulcea au executat misiuni de transport, iarna, în zona Sulina și Sfântul Gheorghe, pentru aprovizionarea populației civile. Despre secția logistică de la Palazu Mare se poate spune că asigură echipamentul pentru toate unitățile de marină din Constanța, și sprijină logistic, din punct de vedere tehnic fregatele, dragoarele și alte nave care participă la misiuni internaționale precum și grupul de elicoptere.

Un alt tip de unitate logistică este Divizionul Nave Speciale, care asigură transportul de combustibil pentru toate navele maritime din Forțele Navale, asigură remorcajul navelor din porturile Mangalia și Constanța, execută misiuni de transport maritim și misiuni de comandament și protocol. Toate acestea se realizează de către oameni cu experiență, devotați meseriei de marinar.



Pe meseriașii Bazei Navale îi găsim la Centrul 338 Mentenanță Constanța. Misiunea lor principală este menținerea tehnicii și armamentului din marină în stare de funcționare. În acest centru se repară armament de infanterie, aparatură NBC, aparatură de radiolocație, hidrolocație, aparatură de navigație și de comunicații, motoare și corp de navă, la Mangalia existând un doc și o cală pentru aceste operațiuni. Întotdeauna aici apar urgențe, lucrări pe care trebuie să le execute indiferent de zi sau noapte, de week-end sau zile de sărbătoare. Oamenii de aici sunt în spatele multor activități ale marinarilor și au un sentiment de mândrie când știu că, datorită lor, misiunile au fost executate în parametri. Când totul iese bine, de cele mai multe ori laudele le primesc numai cei din linia întâi, rareori li se spune și „meseriașilor”: Bravo, ați făcut treabă bună!

Comandamentul Bazei Navale este structura de conducere a logisticii navale. Aici se realizează activitățile de planificare și coordonare unitară a efortului logistic. Sunt multe activități și oamenii nu-și permit să piardă timpul. Personalul este puțin, dar se lucrează în echipă, coeziunea fiind catalizatorul principal.

Toate cerințele unităților din asigurare sunt priorități, nefiind permise amânările sau modificările unor misiuni. Totul trebuie să funcționeze precum mecanismul unui ceas, ceas care nu-și permite să rămână în urmă.

### ÎN LOC DE CONCLUZII...

Pe parcursul acestui articol sper că am reușit să subliniez faptul că Baza Navală este un pilon important al Forțelor Navale, iar activitatea acestei structuri este realizată cu profesionalism, dăruire și flexibilitate de oameni bine pregătiți. Munca acestor oameni este vizibilă 24 de ore din 24, logisticienii navali fiind primii care vin într-o unitate sau pe o navă pentru a organiza condițiile de cazare, hrană, instrucție, ei sunt cei care țin pasul cu forțele din linia întâi, cei care le propulsează, le modernizează și le adaptează condițiilor actuale.

## AMINTIRI DIN RĂZBOI

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

cdor (r) Romeo HAGIAC



Războiul nu a însemnat numai lupte, bombardamente, atacuri pe apă sau sub apă, pierderi de vieți omenești și pagube materiale. Riscul și greul războiului au fost suportate, pe frontul din Marea Neagră, de marinarii ambarcați, majoritatea tineri, curajoși și dornici de viață. Așa se explică faptul că nu-și pierdeau simțul umorului și speculau fiecare zi; viața își urma cursul cu micile ei întâmplări, glume și farse, iată câteva:

careul de la pupa, respectând un adevărat ceremonial: față de masa albă de olandă, veselă, pahare și tacâmuri marcate cu sigla marinei regale, ofițerii în ținută bleumarin, cămașă scrobită și guler tare, cravată neagră, vara ținută albă - matrozii ospătari în ținuta albă etc.

Locurile la masa lungă din careu erau la fel de rigurosi reparați. De exemplu, la distrugătorul N.M.S. „Regina Maria”, în capul mesei prezida comandantul navei sau comandantul escadrei, având în dreapta pe ofițerul secund sau invitatul de onoare. Restul ofițerilor ocupau locurile în funcție de grad sau vechime în grad, aspiranții ajungând în coada mesei.

Între comensii de la mijloc era un tacâm rezervat pentru lt. J.R. recunoscut pentru felul cu care îndeplinea cu zel, ca aghiotant, ordinele dar și toate cerințele șefului său. Considerat cam încrezut și arogant cu aspiranții, aceștia au hotărât să-i facă o farsă.

Complotul s-a pregătit în cabina aspiranților, faimoasa „cutie cu maimuțe”, de pe puntea babord-pupa. Cel care trebuia să execute a fost ales ofițerul cu popota, o sarcină ingrată încredințată, de obicei, ultimului aspirant ambarcat.

Farsa s-a programat pentru prima zi a lunii septembrie.

#### Ultimul servit

O veche tradiție a vieții la bord, când nava se afla în port, era servitul mesei de prânz la ora fixă.

Chiar în timpul războiului, dejunul ofițerilor se desfășura, în

Ofițerul cu popota instruieste cambuzierul care servea la masă - un marinar isteț și simpatic, sergent „Șalău” (zis pește rău) - ca să schimbe traseul în jurul mesei, făcând două rotații, a doua inversată. În acest fel, locotenentului Jenică Rădescu să îi revină ultima și cea mai amărâtă porție de mâncare. Farsa s-a repetat câteva zile până când ofițerul aghiotant, revoltat, s-a ridicat în picioare și s-a adresat șefului său: „Domnule comandant așa ceva nu se mai poate, mereu rămân ultimul servit”.

Rumoare printre comeseii!

Comandantul, viitorul amiral, surprins, intervine calm: „D-le locotenent cum îți permiți să tulburi dejunul nostru. Deocamdată două zile arest la bord”.

Este ușor de imaginat uluirea celui în cauză și chicoteala aspiranților.

### Torpile!

Servitul mesei, în mare, în timp de război era o problemă, în special pentru comandantul distrugătorului care, în timpul marșului, nu părăsea puntea de comandă. De această treabă se ocupa cambuzierul „Șalău” care purta, de la pupa la prova, pe o tavă argintată, bucatele frumos orânduite în boluri metalice bine acoperite.

Trebuia multă îndemânare să duci așa ceva pe o punte aglomerată și mișcătoare datorită ruliului și tangajului și apoi să urci la comandă.

Într-o zi, tocmai când era la înălțime, pe scară, observă, cu ochii săi ageri, siajul unei torpile la suprafața apei.

Speriat, începe să strige, în cor cu alți marinari de veghe: „Torpila, torpila în tribord”.

Imediat răsună comenzile: viteza maximă, banda dreapta. Pericolul este evitat. Am scăpat ieftin dar nici „Șalău” nu a scăpat tava cu prânzul comandantului. Merita o decorație!

### Numai două...

În primăvara anului 1944 s-a ambarcat la distrugătorul NMS „Regina Maria” asp. (r) Pană I. zis „Marele cobzar”. Ca ultim aspirant venit la bord, a preluat in-grata sarcină: popota ofițerilor.

La vapor se mânca bine, iar comeseii foarte pretențioși. Ofițerul cu popota trebuie să se scoale devreme, să ia cu sine 2-3 marinari, să meargă pe jos până în piață, să cumpere de la negustori și de la țărani cele mai bune alimente căci, deși eram în război; se găseau de toate (în afară de „coloniale”). Apoi, tot el stabilea meniul cu bucătarul iar în marș trebuia să asigure masa ofițerilor pe cel puțin 5-6 zile.

Într-o zi, aspirantul Pană I. care, după un chef s-a trezit cam târziu, nu a mai ajuns la piață așa că, de convență cu bucătarul, „Chițcate”, au improvisat un prânz cu chifteluțe și cu ceva garnituri. Îngrijorat că numărul acestora nu va fi de ajuns pentru toți, ordonă marinarului, care servea dejunul, să șoptească discret, la urechea fiecărui comesean: „numai două”!

Primul care a primit avertismentul a fost comandantul, aflat în capul mesei. Întrebarea previzibilă a fost: „Cine-i cu popota?” „Eu” răspunde cu glasul schimbat ofițerul Pană. Comandantul exclamă: „Domnule aspirant numai două zile de arest”!

Nu se știe dacă pedeapsa a fost schimbată, dar la intervenția ofițerului secund, arestul a fost amânat căci cine ar fi vrut să ia corvoada popotei? A doua zi am plecat în misiune...

### A fost bine...

În noaptea de 12 mai 1944 eram pe distrugătorul R.M. în marș spre Constanța. Veneam din Crimeea. Scăpasem neatinși din infernul de la Chersones, în acțiunea de evacuare a ultimilor trupe germano-române, încercuite de trupele sovietice. La bordul navei se aflau cca. 700 ostași români și germani pe care reușisem să-i ambarcăm sub focul inamicului. Pe punte era o îngrămădeală de nedescris și cu greu se puteam realiza accesul la armamentul navei. Era o noapte neagră încât de-abia se vedea om cu om.

La ora 03.15 veghea semnalează, în tribord, silueta unei nave mici. Se lansează cu pistolul semnalul de recunoaștere al zilei - racheta albă urmată de una roșie. Nu primim nici un răspuns. Repetăm: nimic. Fiind încă sub tensiunea pericolelor din care scăpasem, comandantul ordonă deschidere focului cu tunul de 20 m/m din tribord. În acea noapte era director de tir lt. Mircea Caragea (azi comandor veteran), iar la tunul AA comanda asp. Petre Ionescu. Se deschide focul, din fericire fără să fie atinsă ținta. Speriați probabil, cei de pe navă fantomă au răspuns semnalului zilei. Am răsuflat ușurați. Era încă război! Conform regulamentelor asp. Petre Ionescu raportează directorului de tir: „Tunul din tribord a tras bine!”.

Lt. Caragea răspunde cu butada: „E bine că s-a tras prost căci era prost dacă se trăgea bine”.

### Urare la debarcare!

Tradiția marinărească nu se dezmințea nici la debarcarea cuiva de la bord, eveniment marcat printr-o deosebită ceremonie. Cel în cauză dădea o masă festivă la care invita pe toți camarazii săi apropiați de pe vapor. În afară de toasturi, felicitări și glume, fiecare rând de pahare cu șampanie sau vin se ciocnea și se bea, stând în picioare în jurul sărbătoritului, scandând urarea în versuri:

Când unul pleacă (se bea paharul la fund)

Altul vine, (se umplea paharul)

La astă navă el se ambarcă, (se ciocneau iar paharele)

Precum când unul se debarcă, (se bea paharul până la fund)

El se ambarcă undeva! (iar se umplea paharul) ș.a.m.d.

### Mascote

Marea nu a fost niciodată prietena omului, spune poetul. Cei mai mulți au teamă de întinsul apelor. Această teamă nu a împiedicat pe cei îndrăzneți să călătorească și să cucerească întreg pământul. Izolați între apă și cer, marinarii își pun nădejdea în „divinitate”. Pe de altă parte devin superstițioși.

Majoritatea poartă cruciulițe, iconițe, amulete, fetișuri. Înscrisuri. Mai aduc la nave câte un animal, o mascotă care să le aducă noroc, să le înlăture primejdiiile. La bordul distrugătorului „NMS Regina Maria”, în afară de rugile bunului doctor Mihăiță Podoleanu „Sfântul” cum îl numeau, cu dragoste și respect marinarii - aveam și „mascota” noastră: un cățel jucăuș de culoare maro cu o pată albă pe piept, botezat de cineva „Costică” și alintat „Băiețică”. Era răsfățatul echipajului și se plimba liber, pe punte sau pe chei, când eram în port. Locul preferat în marș era la bucătăria ofițerilor, aflată la pupa cu ieșirea direct pe punte. Bucătarul „Chițcate” se ocupa de el adăpostindu-l de vreme rea

### Hagiac Romeo

comandor în retragere,  
veteran de război

Născut în 1922, în localitatea Scânteia, județul Iași. Absolvent al Școlii Navale, promoție 1943.

În al doilea război mondial a fost ofițer ambarcat pe distrugătorul NMS „Regina Maria” și pe alte nave cu care a participat la numeroase misiuni de convoiere, patrulare, minare, dragaj și altele, precum și la evacuarea pe mare a trupelor germane și române din Crimeea (aprilie-mai 1944).

După război a fost trecut în rezervă, a devenit inginer și a lucrat în domeniul Marinei civile.

A publicat lucrări precum: „Paletizarea mărfurilor la transport și depozitare” (1971), „Mecanizarea și automatizarea depozitelor industriale și comerciale” (1972), „Transportul paletizat și containerizat a mărfurilor”.

Autor a numeroase articole de specialitate și istorie navală - memorialistică



### „Băiețică“ pe țeava tunului de 120 mm. În medalion șoimul odihnindu-se pe capul lt. Caragea

și unde, în timpul atacurilor inamice, stătea ghemuit de frică.

În 8 oct. 1943, distrugătorul a primit misiunea de a escorta un convoi PLM 16 și KT 25 – cu destinația Sevastopol-Crimeea. Din jurnalul meu de bord notez: „eram în gura portului, aproape de farul „Regele Carol“, când, la bord, s-a declanșat o rumoare. Veghea semnaleză: mascota noastră, uitată pe cheu. Alerga pe dig lătrând de-ți era mai mare jalea. Comandantul, lt. cdr. Alexandru Bercea, bun psiholog, a înțeles dorința echipajului. Am stopat mașinile, am coborât „puiul“ la apă (barca mică).

Băiețică n-a mai așteptat pe dig s-a aruncat în apă, înotând voinicește în întâmpinarea bărcii de salvare. Isprava a fost salutăată cu urale de marinarii de cart.

Oare exista un adevăr în această superstiție? Un lucru e cert: distrugătorul „NMS Regina Măria“, deși a fost mult solicitat, peste 100 misiuni, a terminat războiul fără nici o pierdere umană, materială sau avarii datorită inamicului.

\*

În primăvara anului 1944, în timpul migrării păsărilor, ne-am trezit la bord cu o mascotă inedită: un șoim.

Pasărea s-a instalat în arboradă, la gabia din prova. Se simțea așa de bine încât ne-a însoțit mai multe zile. Era o pasăre prietenoasă, cobora des pe punte să ciugulească grăunțe și firimituri de pâine din palma marinarilor. Într-una din zile a aterizat pe chica blondă și ondulată a lt. Mircea Caragea.

### Om la apă!

Acest strigăt de alarmă, specific marinei, presupune o serie de manevre dificile, bine însușite de echipaj, mult ameliorate și în ultimii ani, față de tradiționalul colac de salvare.

Se întâmplă odinioară ca „om la apă“ să însemne și saltul de pe cheu (sau pasarelă) din cauza problemelor de echilibru, întunecării, denivelărilor terenului, etc.

Bucătarul „Chițcate“ de pe distrugătorul „Regina Maria“, a făcut două experiențe identice când, venind din oraș, a pus piciorul alături de pasarelă. Așa că am rămas fără dejun, căci i s-a tras o răceală groaznică. La fel asp. Ș.P. care nu a așteptat ca scara spre punte să fie fixată și a căzut între navă și chei. Hazul a fost când eroul nostru, înotând și menținându-se la suprafață, striga salvatorilor săi: „Lăsați-mă pe mine, pescuți-mi șapca“. Totul s-a rezolvat cu un colac de salvare, o pară și o cange!

O altă întâmplare hazlie: cpt. G.D. care căzuse în apă, de pe chei în prova vaporu-

lui său. Cei ce făceau de cart au strigat: „Om la apă“ la care cel în cauză, un bun înotător, le-a replicat „Așa v-am învățat? Cum om la apă? Comandant la apă!“ Există și o versiune cu „Amiral la apă“.

Marinarii știau și atunci, ca și acum, să-și păstreze buna dispoziție.

### Câteodată e bine să fii „neputincios“

În luna aprilie 1944, s-a ambarcat la Distrugătorul NMS „Regina Maria“ asp. „X“: venea de la o unitate a marinei de la gurile Nistrului. Un tânăr zdravăn cu alură athletică, om de lume, s-a încadrat rapid în grupul vesel al tinerilor ofițeri din cabina babord.

Într-o zi apare pe punte neobișnuit de preocupat și necăjit, arătând evident că nu era în apele lui. Întrebat de cei apropiați, le-a povestit istoria.

În garnizoana din Basarabia a avut câteva întâlniri sporadice cu o tânără localnică. Fata, împreună cu mama ei, se aflau în Constanța, reclamând la autoritățile superioare ale marinei, paternitatea lui „X“ asupra copilului ce se anunța. Situația era gravă căci peste câteva zile urma să se prezinte în fața „Consiliului de onoare“ al ofițerilor și nu știa ce să facă.

Discutând între ei, camarazii l-au sfătuit, mai glumă, mai în serios, să se declare „neputincios“. Zis și făcut: repede la doctor, repede un certificat ce-i confirma „slăbiciunea“, repede la secretariatul consiliului.

Culmea este că ideea a prins și asp. „X“ al nostru a scăpat de necaz. Se pare că la rezolvare a contribuit și solidaritatea marinărească.

### Gâlgătier!

Buna dispoziție se păstra la bord și prin glume și bancuri create „ad hoc“. Iată unul care circula cu succes.

Prin comisaratele militare se făcea de obicei și repartizarea, la diferite arme, ținând seama de multe criterii dintre care cel mai important era ocupația în viața civilă - meseria și calificarea.

La un astfel de centru un recrutar înalt și voinic este întrebat de plotonierul major, însărcinat cu înregistrarea: „Ce ocupație ai?“ Răspunsul: „Gâlgătier“. Nedumerit, majorul îl mai întreabă încă odată, primind același răspuns. Neștiind la ce armă să-l dea, trece alături și întreabă la telefon pe căpitan ce să facă. Încurcat și acesta de noutatea meseriei, telefonează colonelului. Încurcat și el se adresează subalternilor. „Nerozilor, chestionați-l pe el ce înseamnă „gâlgătier“.

Urmarea: majorul îl întreabă pe recrutar: „Răcane, ce-i cu meseria asta?“ „Păi, dom major eu asta știu: stau acasă, umplu gura cu apă, ridic capul pe spate și fac gâl, gâl, gâl - deci sunt gâlgătier!“ Urmarea: colonelul dă soluția: dați-l măi la marină... Acolo are apă destulă!



„2009“ – anul internațional al astronomiei

## Un astru de primă mărime pe cerul înstelat al științei românești – Spiru Haret (1851-1912) (însemnări biografice)

Contraamiral de flotilă (r)

Ion APOSTOL

Un reprezentant de seamă al școlii românești de astronomie și în același timp fondator al învățământului matematic în țara noastră a fost Spiru Haret (1851-1912).

Pasiunea lui Haret pentru astronomie s-a născut încă din timpul studiilor sale liceale, elev fiind la cunoscutul liceu „Sf. Sava” din București.

Cu rezultate deosebite la învățătură, în 1869 tânărul Haret susține examenul de bacalaureat, după care se înscrie la Facultatea de Științe a Universității București, secția fizică-matematică, pe care o termină în 1874.

Titu Maiorescu, aflând de pasiunea și înclinațiile lui Haret pentru știință, îl sprijină, acordându-i o bursă de 3000 lei anual, pentru a-și desăvârși studiile în domeniul matematicilor teoretice, la Facultatea de Științe din Paris.



Spiru Haret

În capitala Franței Haret s-a străduit să fie la înălțimea încrederii acordate de ministrul Maiorescu și, studiind cu perseverență, reușește ca în 1875 să obțină la Paris licența în matematică, iar în 1876 pe cea în științe fizice.

Ambiția lui Haret ținea însă mai mult; el a dorit să obțină ceea ce până la el nici

un alt român nu obținuse la Paris și anume doctoratul în matematici.

Pentru realizarea acestui obiectiv științific al său, Haret și-a ales spre studiu o temă de astronomie, cu denumirea: „Problema stabilității sistemului solar”.

Anterior lui Spiru Haret tema respectivă mai fusese studiată de marele astronom francez Pierre Laplace (1749-1827), care în calculele sale, considerând invariabilitatea axelor mari ale orbitelor planetare, a ajuns la concluzia că axele mari ale elipselor descrise de respectivele planete sunt invariabile și deci sistemul nostru solar este stabil.

Românul Haret, reluând calculele lui Laplace, dar considerând masele planetelor perturbatoare la puterea a treia, nu la puterea întâia cum procedase Laplace, a ajuns la o concluzie diferită față de cea a astronomului francez. Aceasta s-a concretizat cu formularea celebră din încheierea tezei de doctorat a lui Haret: „Invariabilitatea axelor mari ale orbitelor planetare nu există decât pentru prima și cea de a doua putere a maselor planetelor”; ca urmare Haret a dovedit matematic existența unor variații seculare ale axelor mari ale orbitelor planetelor și deci instabilitatea sistemului nostru solar.

Teza de doctorat a românului Haret a fost susținută la 18 ianuarie 1878 la Sorbona, în fața unei comisii de savanți, printre ei cunoscutul matematician francez Henri Poincare. Acesta, vrând mai întâi, ca și Laplace, să demonstreze teza invariabilității axelor mari ale orbitelor planetare, în final s-a raliat concluziilor lui Haret.

Spiru Haret a fost astfel primul român, care la 1878, secolul XIX, a obținut o diplomă de „doctor în științe” la celebra Universitate Sorbona din Paris.

Întors în țară, la numai 27 de ani, tânărul Haret s-a dedicat cu pasiune și devotament dezvoltării și ridicării pe trepte superioare a învățământului românesc de toate gradele. Ca ministru al Instrucțiunii Publice, în guvern liberal, a luat măsuri pentru extinderea rețelei școlilor primare sătești și a școlilor de meserii, militând în același timp pentru atragerea învățătorilor în munca de răspândire a culturii în masele țărănești.



Spiru Haret a inițiat reforma învățământului secundar și superior (1898) și a învățământului profesional (1899). El a introdus în locul liceului clasic, liceul care în cursul superior avea trei secții: una clasică, una modernă și una reală.

Reformele în învățământ preconizate de Haret conțineau elemente progresiste; acestea se refereau la organizarea unitară a învățământului de cultură generală, la orientarea lui mai realistă, ponderea mai mare fiind acordată științelor naturii.

Urmare a meritelor sale în toate funcțiile publice ocupate, în mod deosebit pentru reformele inițiate în mandatul în care s-a aflat la conducerea Ministerului



Instrucției Publice, în anele învățământului din țara noastră, în particular în anele astronomiei românești, numele lui Spiru Haret a rămas înscris pentru totdeauna ca un „astru de primă mărime”, generațiile de români care i-au urmat fiindu-i și astăzi recunoscătoare.

August 2009

# Strălucite victorii ale voievozilor români în apărarea frontierei dunărene (II)

ing. Dan STROESCU

În vremea domniei lui Mircea cel Bătrân (1383-1419) numit de Nicolae Iorga și „Mircea cel Mare”, poftele maghiare asupra Țării Românești renasc. În anul 1395, regele Sigismund al Ungariei face o nouă încercare să o supună. Armata maghiară invadează și jefuiește țara. Sigismund coboară Dunărea pe corăbii și atacă fortăreața Turnu, numit de unguri „Nicopolul mic”<sup>1</sup> unde se afla o mică garnizoană turcească<sup>2</sup>. Cetatea este cucerită, cu toată rezistența apărătorilor ei.

Întorcându-se spre casă, încărcată cu prăzi bogate în urma jafului făcut pe unde a trecut, armata regelui Sigismund este atacată de Mircea în trecătorile din munți și decimată. În urma acestei victorii, domnia lui Mircea asupra Banatului de Severin este asigurată. El purta titlul de Domn al Țării Românești și Ban al Severinului.

În anul 1398, sultanul turc Baiazid trece Dunărea în fruntea unei armate uriașe, cu scopul de a supune Țara Românească. Turcii devastează țara, dar armata lor a fost hărțuită neîncetat de Mircea, care i-a provocat pierderi însemnate în oameni și tehnică militară. Din această cauză sultanul a decis să-și întoarcă armata înapoi spre Dunăre. În retragerea sa, el este atacat de oastea munteană în niște lacuri mlăștinoase, numite Rovine. După o luptă deosebit de crâncenă, turcii sunt învinși. Mircea îi urmărește, îi ajunge la Dunăre, iar aici se începe o nouă luptă.

Peste zi trupele turcești au fost silite să se bată cu oastea lui Mircea, suferind pierderi grele, iar Dunărea au trecut-o în cursul nopții cum au putut, într-o dezordine totală, fără să reușească să facă un pod pentru retragere. În titlurile sale, Mircea se mai numește și Domn al Dobrogei și stăpânitor al cetății Silistra.

Voievodul Vlad al II-lea, numit și Vlad Dracul (1432-1446), acesta are un conflict militar deschis cu Ordinul militar și religios al Cavalerilor Ioaniți. Aceștia au fost aduși și colonizați în Banat de regele maghiar Bela al IV-lea, în anul 1247.

Regele Sigismund le-a dăruit în stăpânire Severinul cu cetățile și ținuturile înconjurătoare, cu toate că acestea

aparțineau Țării Românești.

În anul 1430, Cavalerii Teutoni invadează Banatul de Severin pentru a lua în stăpânire „donațiile” primite de la coroana maghiară, iar conducătorul lor, marele maestru Nicolae de Rodewitz, își ia titlul de Căpitan și Ban al Severinului.

Cu pierderea acestui pământ românesc, domnitorul Vlad Dracul nu s-a împăcat niciodată, pregătind o campanie militară pentru recuperarea lui. Nici nu au apucat bine Cavalerii Teutoni să se stabilească la Severin, că oastea munteană îi atacă prin surprindere. În bătălia care a avut loc în același an, aceștia sunt învinși, prinși și măcelăriți cu toții.

În timpul primei domnii a lui Vlad Țepeș (1456-1462), sultanul Mahomed al II-lea, cuceritorul Constantinopolului de la 1453, trimite în anul 1461 o armată de 10.000 de oameni sub comanda lui Hamza Pașa, ca să-l prindă pe domnitorul muntean și să-l pedepsească, deoarece acesta refuzase să mai plătească tribut Porții Otomane. Turcii sunt învinși, iar Hamza Pașa este făcut prizonier și cu mare parte din armata sa este tras în țeapă.

După această victorie, domnitorul muntean, în fruntea oastei sale, trece Dunărea în Bulgaria, trecând prin foc și sabie tot ce îi ieșea în cale, trage în țeapă 25.000 de turci, apoi se întoarce acasă.

Pentru a răzbuna această „ofensă” sultanul în persoană, în fruntea unei puternice armate, în anul 1462, pleacă într-o campanie militară asupra Țării Românești. Trecând Dunărea, atacă și arde Brăila. Dar campania sfârșește dezastruos și rușinos pentru turci. Țepeș, prin lupte de gherilă, macină și demoralizează armata invadatoare care începe să se retragă. Sultanul Mohamed al II-lea, marele cuceritor al Imperiului Bizantin, trecu înapoi peste Dunăre și se întoarse umilit la Adrianopol.

În anul 1474, turcii vin cu noi pretenții. Același Mohamed al II-lea îl somează pe voievodul moldovean Ștefan cel Mare și Sfânt (1457-1504), să-i cedeze de bună voie cetățile-porturi Chilia și Cetatea Albă și să-i închine țara. Cum era și de așteptat, marile domnitor refuză cu demnitate să sacrifice independența țării. Turcii trec la represalii și trimit împotriva Moldovei o

armată de 120.000 de oameni. O luptă crâncenă se dă la Podul Înalt, lângă Vaslui, în ziua de 17 ianuarie 1475, unde turcii au fost umiliți. În istoria militară a Porții Otomane se menționează că turcii nu mai suferiseră un așa dezastru. În retragerea lor, aceștia sunt urmăriți de Ștefan până la Dunăre și măcelăriți de ostașii moldoveni. Cei care au încercat să se salveze trecând fluviul s-au înecat în valurile acestuia.

Ecolul victoriei moldovenilor de la Podul Înalt a făcut înconjurul Europei. Ca să răzbune această umiltoare rușine, sultanul Mohamed al II-lea veni în persoană în fruntea unei puternice armate să supună Moldova. Totodată dădu ordin corăbiilor de pe Marea Neagră să transporte în cea mai mare grabă la Dunăre provizii și tot ce era necesar oastei turcești în această campanie. Ajungând la Dunăre, Mohamed al II-lea a dat ordin să fie construite cinci poduri de vase, pe care armata sa urma să treacă fluviul spre a invada Moldova.

Domnitorul Ștefan, adunând oastea țării, pleacă la Dunăre pentru a împiedica trecerea puhoiului turcesc, dar este nevoit să se retragă, deoarece de peste Nistru, năvăliseră în țară tătarii. În retragerea de



Ștefan cel Mare (1433-1504)

la Dunăre Ștefan adoptă tactica pământului pârjolit a locurilor pe unde urma să treacă armata invadatoare, fără să lase măcar urme de grâne pentru aceasta, otrăvind fântânile și apele. Această acțiune a produs o mare lipsă de hrană în rândul soldaților turci, iar caii ar fi pierit dacă n-ar fi sosit la Dunăre corăbiile cu provizii.

1. Turnu Măgurele de azi

2. Cetatea Turnu aparținea Țării Românești. În anul 1395 Mircea cel Bătrân plătea tribut turcilor și admise, printr-o înțelegere cu sultanul Baiazid, să-i dea acestuia posesiunea cetății, care așezase în ea o garnizoană proprie.

Cu toate că bătălia de la Valea Albă este pierdută de moldoveni, care au fost copleșiți numeric de turci, Mohamed al II-lea, văzând situația jalnică a armatei sale, hotărăște retragerea.

Domnitorul Ștefan strânge o nouă oaste și pleacă în urmărirea invadatorilor turci, pe care îi ajunge și îi lovește în timp ce aceștia treceau Dunărea pe malul drept. Acțiunea domnului moldovean a fost atât de puternică și hotărâtă încât turcii se văzuseră siliți să abandoneze toate prăzile pe care le făcuseră. Aceasta a fost a treia campanie a marelui sultan Mohamed al II-lea, încheiată umilitor pentru el pe pământul românesc.

În anul 1484, noul sultan Baiazid al II-lea trecu Dunărea în fruntea unei puternice armate, având ca obiectiv cucerirea cetăților Chilia și Cetatea Albă. De pe mare, 350 de corăbii turcești cu trupe de asalt sprijineau această acți-

une. Pârcălabii cetății Chilia, Ivașcu și Maxim, au apărat cetatea, așa cum spune cronica, cu un eroism ieșit din comun, vărsând pâraie de sânge. Dar cu tot acest eroism, turcii, suferind pierderi uriașe, reușesc până la urmă să supună cetățile, pe care le cuceresc în ziua de 14 iulie 1484.

În anul 1574, sultanul Selim al II-lea ceru domnitorului moldovean Ioan Vodă Armeanul, poreclit „Cel cumplit” (1572-1574), să dubleze tributul pe care Moldova îl plătea Porții Otomane. Voievodul moldovean nu se grăbește să dea curs acestei cereri, ceea ce îl înfurie pe sultan, care trimite împotriva Moldovei o puternică armată, cu un nou pretendent la scaunul voievodal, Petre Șchiopul.

În confruntarea armată cu oastea moldavă, turcii au fost înfrânți, iar Petre Șchiopul s-a refugiat împreună cu rămășițele armatei turcești în cetatea

Brăilei, care era deja raia turcească.

Ioan Vodă vine cu oastea în preajma Brăilei și trimite emisari beilui turc al cetății, cerându-i să-l extrădeze pe Petre Șchiopul, dar acesta refuză.

Oastea moldovenească purcese de îndată la împresurarea Brăilei, care era înconjurată cu un zid de apărare. Ioan Vodă își trimite pedestrima să treacă la escaladarea acestor ziduri. Ostașii moldoveni au pus numaidecât scările de asalt, se suiră pe ziduri, le sfărâmară și pătrunseră în oraș. A urmat un înfiorător măcel asupra turcilor, măcel care ținu timp de patru zile. În final, Ioan Vodă a dat foc orașului, prefăcându-l în scrum, încât nici o ființă omenească nu a mai putut scăpa din mijlocul flăcărilor și ruinelor. Domnitorul moldovean a trecut apoi la împresurarea cetății Brăilei și începu să o bată cu tunurile, dar dându-și seama că acest asediu era de durată, renunță și se retrage.

va urma

## sfatul medicului

# Prevenirea unor posibile situații de îmbolnăvire la bordul navelor

Medic Toma Octavian MELINTE

### Răul de mare

Pentru o foarte bună condiție de sănătate a muncii specifice personalului militar navigant, marinarii trebuie instruiți și educați să lupte împotriva kinetozei, popular denumită răul de mare.

Kinetoza reprezintă o afecțiune specific maritimă, un sindrom foarte complex, cu reflexe condiționate care apar și dispar odată cu cauza care le-a produs respectiv oscilațiile de tangaj și de rulu care produc o stare de rău; este de subliniat însă faptul că kinetoza nu este o boală.

Simptomele kinetozei sunt: greața 72%; vărsăturile 62%; epigastralgiile 46%; inapetența 38%; somnolența; apetit capricios; instabilitate; transpirații; apatie; insomnie; apetit exagerat; astenie.

Tratamentul kinetozei, după dr. Constantin Mandache, medic primar din Constanța, este simplu. Pacientul trebuie învățat a-și modifica instinctiv pozițiile sale, a evita mișcările dezordonate, a-și corija mișcările pasive prin mișcări active. Militarilor predispuși li se recomandă cu insistență ocupația continuă la bordul navei, exerciții fizice repetate, jocuri și în special exerciții respiratorii de amplificare a capacității toracice. Pe mare o bună metodă profilactică este a prevedea mișcările navei și a ne comporta în așa fel ca și când noi le-am crea, ca și când

noi am balansa nava.

### Prevenirea bolilor infecțioase la bordul navei

Este necesară instruirea temeinică a personalului navigant asupra pericolelor reprezentate de bolile infecțioase, asupra modului de transmitere.

Câteva cuvinte despre două boli infecțioase:



**Holera** – infecția cu vibrio cholera, bacili gram-negativi, mobili, deseori curbați, cu răspândire mai ales în Africa și Asia; exotoxinele și endotoxinele elaborate de vibrio cholera provoacă holeră. Este afectat intestinul subțire prin apariția diareei

instalate brusc. Netratată duce la deshidratarea masivă și la moarte.

Tratamentul: oral 4x500 mg tetracilină timp de 2-4 zile.

Carantina instituită la bordul navei este obligatorie, cunoscut fiind că membrii unei colectivități umane fac schimb de microorganisme și agenți patogeni în 24 de ore de la data de când au venit în contact unii cu alții.

**Sifilisul (lues)** - boală transmisibilă prin contact sexual, prin persoane purtătoare de treponeme pallidum, prin salivă, exudate, lichid seminal, sânge, secreție vaginală.

Este necesară instruirea și cunoașterea de către militari a condițiilor de transmitere și profilaxia bolii.

**Cilinic:** Prima leziune este sancrul sifilitic sau afectul primar care apare la cca trei săptămâni după infecție la locul de intrare. Este de culoare roz deschis și apare în zona organelor genitale. Concomitent, se dezvoltă o tumefiere nedureroasă a ganglionilor inghinali. Netratat, sancrul se remite în 6 săptămâni, dar boala netratată evoluează toată viața spre faze greu tratabile.

### Prevenirea dermatozelor profesionale

Dermatozele afectează personalul navigant în raport de o serie de factori favorizanți precum vârsta, vechimea profes-



## Doru Alexandru Ionescu

comandor în retragere (r)

veteran de război

Articole relativ recente

Născut în anul 1921, în orașul Târgu Mureș. A absolvit Școala Navală, promoția 1942 și Academia Militară, facultatea de comandă și stat major, specialitatea Marină (1948). În perioada 1942-1944 a participat la numeroase misiuni de luptă: convoieri, minări, patrulări ș.a. A participat la „Operația 60.000” de retragere pe calea mării a trupelor române și germane din Crimeea (aprilie-mai 1944). S-a distins în acțiunea echipei de salvare a cargoului „Alba Iulia”, avariat de aviația sovietică (17-20 aprilie 1944). În septembrie 1944 a fost comandant militar al remorcherului „Mureșul”, cu care a transportat trupe sovietice de la Ismail la Tulcea. Împreună cu ofițerii de marină militară, aflați pe navele românești de pe Dunăre, a fost făcut prizonier de război de flota sovietică în septembrie 1944. A fost într-un lagăr de prizonieri în apropiere de Moscova. S-a întors în țară în 1945. A fost încadrat în Comandamentul Litoralului Maritim și Comandamentul Marinei Militare. În anii 50 a fost profesor la actuala Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, catedra tactică navală. După trecerea în rezervă a lucrat ca inginer topogeodez pe mai multe șantiere printre care și la extinderea portului Constanța și la construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră. Este membru fondator al filialei Constanța a L. N. R., la reluarea activității de către aceasta în 1990. De la numărul 1/1991 al revistei Ligii Navale Române „Marea Noastră” este membru al Colegiului de Redacție, în unele perioade fiind redactor-șef. În prezent este consilierul revistei.

## Evocare. Contraamiralul Horia Macellariu

S-au împlinit 65 de ani de la evenimentele din august 1944 care au determinat schimbări majore în istoria țării noastre. Desprinderea forțelor navale românești de cele ale foștilor noștri aliați de până atunci, a format un nou episod de război, care nu a mai avut loc niciodată, cel puțin în istoria cunoscută a lumii.

Acesta este momentul când cei doi foști aliați, care au colaborat cu succes într-un război pe mare împotriva unui inamic de 5 – 6 ori mai puternic, sunt dintr-o dată aruncați de forța evenimentelor, în tabere opuse, ceea ce trebuia să-i transforme, din prieteni și aliați, în dușmani de moarte. Dar nu s-a întâmplat așa deoarece comandanții celor două forțe, obligați să îndeplinească ordinele superiorilor lor, au pus în balanță și onoarea militară, spiritul de luptă cavaleresc, dar și soarta unui oraș a cărui populație civilă ar fi fost în pericol de exterminare.

Omul căruia i-a revenit această răspundere istorică a fost contraamiralul Horia Ion Pompiliu Macellariu, comandantul Forțelor Navale Maritime românești, care a convins pe con-

traamiralul Helmuth Brinkmann, șeful forțelor germane din Marea Neagră, să părăsească fără luptă baza din Constanța și fără să ordone deschiderea focului puternicei sale artilerii de coastă asupra navelor românești, a portului și a orașului Constanța.

Despre contraamiralul Horia Macellariu s-a vorbit și s-au arătat multe din acțiunile sale de război. El a fost acela care a condus cu pricepere, prudență, dar și curaj „Operațiunea 60000”, prin care s-a evacuat din Crimeea cea mai mare parte din efectivele militare care au luptat în acea zonă, operație apreciată de mulți analiști militari ca un succes cu mult mai important decât operația similară a forțelor „Royal Navy” la Dunkerque deoarece:

- distanța între coastele Franței și insula engleză era de 20 de ori mai mică decât cea dintre coastele României și Crimeea făcând posibil un sprijin aerian continuu al operațiunilor de evacuare de pe continent, pe când la evacuarea Crimeii acțiunea aviației a fost sever limitată;

## sfatul medicului

sională, gradul de calificare și caracteristica tegumentelor.

Factori provocatori - factori mecanici: rosături, îngroșarea pielii. Factori fizici: arsuri, tulburări circulatorii etc.

**Bolile de piele frecvente în patologia marinarilor militari și civili**

Aceste boli sunt:

**Erizipelul** – inflamație a corionului provocată de streptococul beta hemolitic, rareori de stafilococ. Propagare prin vase limfatice.

Clinic: placard reliefat, roșeață, dureri, febră, stare generală alterată. Placard roșu aprins (ca flacăra), net circumscris, tumefacția ganglionilor regionali. Evoluție critică spre cangrenă.

Tratament: penicilina G 3-5 milioane UI i.v. sau penicilina V, repaus la pat, compresii reci cu antiseptice.

**Dermatitele acute** – erupție de papule și vezicule ce apar pe mâini și pe antebrate; se datorează contactului prelungit cu benzină (electromecanicii sunt mai predispuși).

**Melanozele și fotodermitele** sunt datorate produselor petroliere grele (uleiuri, păcură, bitum etc.).

**Eczema atopică (neurodermita)** – dermatoză cronică recidivantă pe teren alergic (rinita alergică, astm). Recidivele pot fi declanșate de stres sau de situații conflictuale.

Igiena individuală a militarilor urmărește nu numai îndepartarea produselor petroliere de pe piele, cât și a prafului și murdăriei, spălarea întregului corp prin dușuri repetate.

În numărul viitor vom trata subiectul „Măsuri igienico-sanitare la bordul navelor”.

va urma

## ➔ Evocare. Contraamiralul Horia Macellariu

- mijloacele noastre de transport pe mare a trupelor, mult mai puține decât cele ale Marii Britanii;  
- raportul de forțe între flotele beligerante era inversat: la Dunkerque în favoarea Royal Navy, iar la Sevastopol de partea sovieticilor.

Totuși marele număr al efectivelor și materialelor evacuate în aceste condiții demonstrează pe deplin succesul acestei operațiuni de mare amploare, care a făcut posibilă folosirea acestor forțe în partea a doua a războiului, pentru eliberarea Ardealului.

Vreau să amintesc un mic episod din această perioadă când tânăr aspirant fiind, chiar foarte tânăr - ceva peste 22 de ani – am fost pus față în față cu cel pe care, mulți din generația noastră, îl considerau ca un fel de zeu, sau un magician, căruia îi reușește totul, îl admiram și îl iubeam cu un nemărginit respect.

Trupele germane și române, care luptaseră în regiunea din nordul Mării de Azov, sub presiunea atacurilor forțelor superioare ale sovieticilor, sprijinite puternic de aviația de asalt și de blindate, se retrăgeau spre capul de pod din Crimeia, căile de acces de la răsărit de Perekop fiind tăiate de inamic.

Deși Hitler ordonase apărarea fără gând de retragere a „fortăreței” Crimeii, era evident că acest obiectiv nu putea fi realizat, așa că statul major al marinei române pregătise planul evacuării pe calea mării a acelor forțe și din aprilie 1944 se trece la executarea sa.

Cargourile „Ardeal” și „Alba Iulia” plecaseră la 15 aprilie spre Sevastopol, unde au sosit în dimineața de 17 aprilie. Aici „Ardealul” a semnalat o avarie, iar „Alba Iulia”, împreună cu micul cargo „Danubius”, încărcate cu trupe (numai pe „Alba Iulia” erau peste 5000 de militari germani, români, voluntari ruși din formațiile vlasoviste și civili), pleacă din Sevastopol în dimineața de 18 aprilie, sub escorta distrugătorului „Mărăști”, canonierei „Ghiculescu”, a unui vânător de submarine german și a unui mic dragor german.

Pe drum aviația sovietică atacă în mai multe rânduri nava de transport care este în final nimerită de câteva bombe care sparg bordajul și inundă magaziile din prova. Nava se canarisește puternic la babord și se părea că se va scufunda.

Oamenii aflați la bord – inclusiv echipajul - încearcă să scape aruncându-se în apa mării, deoarece nici bărcile de salvare nu au putut fi lăsate din cauza panicii care cuprinsese toată lumea, dar și aici sunt mitraliați de aviație și uciși de suflul bombelor care explodează la suprafața apei.

Mulți sunt salvați de navele din escortă, de hidroavioanele sosite de la Constanța, sau de convoiul „Ossag”, întors din drum pentru salvarea supraviețuitorilor. Distrugătorul „Mărăști”, cu păcura pe sfârșite, și folosind apă de mare pentru alimentarea căldărilor, pleacă spre Constanța în seara de 18 aprilie, lăsând convoiul în paza distrugătoarelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” care tocmai soseau în zonă.

Mă aflu la bordul distrugătorului „Regele Ferdinand” printr-un concurs de împrejurări, deși ca adjutant al c-dorului Nicolae Bardescu, comandantul Escadrii de Distrugătoare, făceam parte din echipajul distrugătorului „Regina Maria”, nava comandant a acestei unități.

Eram obișnuit cu situația de război, antrenat în cei doi ani de ambarcare pe distrugătoare și încercasem toate gusturile, mai mult sau mai puțin amare ale luptelor cu inamicul pe mare, dar și cu capriciile mării.

Am avut astfel șansa să fiu părtaș direct, cu aprobarea comandantului, lt cdor Titus Samson, la salvarea s/s „Alba Iulia” pe care m-am ambarcat împreună cu colegul meu de promoție asp. mecanic Virgiliu Chirică și cu un grup compus din câțiva maiștri și marinari mecanici experimentați, timonieri și tunari.

Deși unii dintre camarazii noștri mai vârstnici se îndoiau de șansele reușitei acestei temerare acțiuni, pricepera echipei de mecanici a asp. Chirică și curajul și dăruirea noastră, a tuturor celor care compuneau această inedită grupă de salvare ne-a ajutat să reușim să putem aduce în port nava grav avariata de aviația inamică, la remorca remorcherelor trimise din Constanța și sub ocrotirea escortei celor două distrugătoare, cărora li s-a alăturat în dimineața de 19 aprilie și distrugătorul „Mărășești”.

La 20 aprilie, dimineața, intram în port ieșind de sub o plapumă deasă de ceață, care ne-a ascuns pe toată durata traversadei de ochii aviației de cercetare a inamicului.

Aici ne aștepta la cheu contraamiralul Horia Macellariu care a

strâns mâna comandantului și a mulțumit echipajului adunat la front, pentru modul exemplar în care au îndeplinit misiunea de salvare primită.

Comandantul Escadrii de Distrugătoare a dat Ordinul de Zi nr 238 din 21 aprilie, iar comandantul Forței Navale a trimis la toate navele Ordinul de Zi nr 440 din 26 aprilie, prin care erau citați pe unitate componenții acestei echipe de salvare.

Echipa a fost decorată cu ordine ale României.

Acest mic episod de război pe care vi l-am readus în amintire, este relatat mai pe larg în lucrarea „Marina română în al doilea război mondial” alcătuită de comandorul Nicolae Koslinski și contraamiralul Raymond Stănescu, vol II, la pag 217 – 232, în lucrarea „Glorie și dramă” de comandorii dr Jipa Rotaru și Ioan Damaschin la pag 139, precum și în articole publicate în revista „Marea Noastră” editată de „Liga Navală Română”.

Am vrut să arăt prin această evocare că cel care a condus operațiile pe mare ale Marinei, contraamiralul Horia Macellariu, era prezent mereu în toate acțiunile flotei pe care le conducea, că era un șef înzestrat cu un talent deosebit în conducerea operațiunilor de război și că pentru toate calitățile sale era iubit, stimat și admirat de echipajele navelor sale; dar s-a dovedit ulterior - prin cei 16 ani de temniță grea la care a fost condamnat pe



**Contraamiral Horia Macellariu  
(1894-1989)**

nedrept în pușcăriile comuniste - și temut și urât de inamicul contra căruia a luptat de la postul său de comandă.

Memoriile sale, care au fost publicate în 1998, sub titlul „În plin uragan” se ocupă doar de acțiunile de după 23 august 1944, arătând completa sa nevinovăție în privința acuzărilor ce i s-au adus. Lipsește însă total activitatea sa la conducerea operațiilor în cel de al doilea Război Mondial.

A decedat acum 20 de ani, la 11 iunie 1989, fără să mai apuce să vadă prăbușirea regimului care l-a nedreptățit. Dar amintirea sa rămâne încă vie în memoria celor care l-au cunoscut, dintre care câțiva mai sunt încă în viață.

Dumnezeu să-l odihnească printre sfinții părinți, făcători și apărători ai neamului nostru, Amin.

## Sărbătoare la bordul fregatei „Regele Ferdinand”

Miercuri, 9.09.09, a avut loc la bordul fregatei „Regele Ferdinand”, o festivitate cu ocazia împlinirii a 5 ani de la ridicarea pavilionului național și predarea oficială a navei în portul britanic Portsmouth, primului echipaj românesc care, sub comanda cpt comandorului Marian Săvulescu, a adus nava în baza din noua sa patrie.

La această sărbătoare comandantul navei, cpt comandorul Mihai Panait a invitat o parte din primul echipaj, cu fostul lor comandant comandorului Marian Săvulescu și – cu concursul doamnei dr. Mariana Păvăloiu, custodele muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” – doi dintre ofițerii care au făcut parte, în timpul ultimului război mondial din gloriosul echipaj al distrugătorului „Regele Ferdinand” comandorii în retragere Nicolae Mujicov și Doru Ionescu.

S-au rostit cuvinte de sărbătoare și urări de succese, s-au înmănat diplome de excelență echipajului și veteranilor, s-au făcut fotografii și a urmat masa la care ofițerilor cu invitații și statul major al navei.

Această sărbătoare va rămâne în memoria participanților ca o emoționantă întâlnire de suflet.



**Fregata „Regele Ferdinand” intrată în serviciul  
Forțelor Navale Române la data de 9 septembrie  
2004**

## Dispariția misterioasă a velierului german „Amiral Karpfanger”

Comandor (r), Marin SCĂRIȘOREANU

Coamndor (r), Francisc HOȘCIUC

În primăvara anului 1938, lumea întreagă a aflat că, în apropierea capului „Horn” a dispărut nava-școală cu vele a flotei comerciale germane, velierul „Amiral Karpfanger”.

Cu toate căutările executate de către Germania, Anglia, Argentina și Chile, velierul nu a fost găsit. Înainte de 1938, timp de 30 de ani, velierul „Amiral Karpfanger” a navigat cu rezultate foarte bune pe rutele de navigație Europa – Australia, trecând prin apropierea Capului Horn.

Velierul „Amiral Karpfanger” a fost construit în anul 1908 la Șantierul Naval ale firmei „Rikmers”, comandat de către Belgia. A fost un bark cu patru catarge din oțel, cu o lungime de 92 m, lățime 15 m și cu un pescaj de peste 8 m. La început s-a numit nava-școală „L'Avenir” a Belgiei. Perioada crizei economice de la începutul anilor 1930, Belgia a vândut velierul firmei „Gustav Ericson” din Germania, firmă care cu această navă aducea cerealele din Australia. În anul 1933, velierul „Amiral Karpfanger” a devenit proprietatea firmei germane, care naviga pe rutele Hamburg – America – Australia.

După executarea reparațiilor capitale, velierul s-a numit „Amiral Karpfanger” devenind o navă de primă clasă a loydului german „10 – A4”.

Velierul a fost folosit ca și înainte, navă-școală, executând în același timp și transporturi comerciale din Europa în Australia și din Australia în Europa.

Prima cursă navigabilă în „țara imenselor bogății” s-a executat cu rezultate bune. Velierul a dovedit calități nautice remarcabile și o viteză apreciabilă pentru navele cu vele, de 17 noduri. La întoarcere, în golful Spensera din portul Djermein, la bordul velierului „Amiral Karpfanger”, au fost ambarcați 42.549 de saci cu cereale. Depozitarea sacilor a fost făcută cu respectarea strictă a cerințelor impuse de siguranța navigației a unei nave cu vele, pe timp de furtună.

În februarie 1938, velierul „Amiral Karpfanger” a ridicat ancora din golful Spensera și a plecat spre Anglia. Echipajul navei se compunea din 60 marinari, din care 33 erau elevi în practică, cu vârste cuprinse între 15 și 18 ani.

Comandantul velierului „Amiral Karpfanger” avea reguli precise referitoare la convorbirile radio cu postul principal de control „GAPAG”. Aceste reguli prevedeau o convorbire radio la două săptămâni. La 1 martie stația radio de la bordul velierului comunica în Europa, că la bord nu sunt probleme deosebite și că velierul naviga în condiții de furtună, aflându-se în punctul: latitudine 51° sudică și longitudine 72° vestică. Următoarele informații au fost transmise prin radio de la bordul velierului pe data de 12 martie comunicând în același timp că, în apropiere, navigă o navă engleză. După grafic velierul trebuia să ajungă la destinație după 100 – 110 zile de la ieșirea din portul Djermeina. Însă au trecut 130 apoi 140 și 150 de zile și velierul nu a sosit în nici un port al lumii.

Stațiile radio de pe litoralul Americii de Sud nu au primit semnalul de SOS de la navele care se aflau în ocean în acea perioadă. Toate celelalte veliere care transportau cerealele din Australia spre Europa au sosit cu bine în porturile de destinație, numai velierul „Amiral Karpfanger”, considerată cea mai bună

navă cu vele, s-a rătăcit și nu a ajuns în portul de destinație. La început s-a crezut că s-a avariat aparatura radio sau că velierul a ajuns într-o zonă fără vânt unde nu se mai naviga, nefiind posibilități de stabilirii a legăturii radio.

După ce au trecut 5 luni de la plecarea velierului din golful Spencera, punctul de control „GAPAG” a comunicat comandantului navei comerciale „Leuna”, care se afla la încărcare în Australia, ca la întoarcere spre Hamburg, navigația să se execute pe la Capul Horn. Deasemeni, i s-a mai comunicat ca navigația să se execute pe rutele de navigație recomandate navelor cu vele și să urmărească

cu atenție suprafața apei și țărurile din apropierea Capului Horn. Nava „Leuna” a urmat întocmai cele recomandate dar nu a observat și descoperit nimic deosebit. Nici o navă eșuată, nici un corp plutitor de la nava dispărută.

Proprietarii navei dispărute au studiat toate comunicările radio din partea comandanților de nave care, în perioada martie – iunie 1938, au navigat prin raionul unde a dispărut nava germană „Amiral Karpfanger”. De asemenea, nu au aflat nici un rezultat în această direcție. Însă, cel mai important fapt a fost acela că, pe data de 12 martie, în apropierea Capului Horn a navigat nava engleză „Darcam”. Această navă a navigat pe același drum recomandat pe care a navigat și nava germană la interval de 8 zile. Comandantul navei engleze a raportat că, pe data de 20 și 25 martie, la latitudine 55°30' sudică a observat opt ghețari mari. Cel mai mare ghețar avea o lungime de ordinul milelor și înălțimea de 150 m.

Timpul a trecut și nici o veste nu s-a aflat despre disipriția velierului. Germania a continuat căutările alături de nava hidrografică din Argentina „Baia Alano”. Nava din Argentina a căutat

cu mare atenție locurile din apropierea Capului Horn. Au văzut unele corpuri plutitoare rămase de la navele care au dispărut în apele oceanului. S-a stabilit că aparțin unor nave care au dispărut cu mulți ani în urmă, aproape 50 de ani vechime.

Pe data de 2 septembrie 1938, când se împlineau 7 luni de la plecarea velierului german din portul australian, Comitetul de Asigurări „Lloyd” din Anglia a înscris în cartea roșie numele navei dispărute, considerând-o dispariție misterioasă. Căutările au încetat definitiv. Comisia de experți care se ocupa de căutările navei dispărute, a ajuns la concluzia că velierul german „Amiral Karpfanger” s-a scufundat împreună cu echipajul, ca urmare a ciocnirii cu ghețarul de pe data de 12-16 martie și în punctul de coordonate aproximative: latitudine 50° sudică și longitudine 100° – 120° vestică.

Gazeta londoneză „Timpul” a consemnat într-un articol al corespondentului englez, și el marinar, cum că „marea ascunde în adâncurile ei misterioasă dispariția a velierului german «Amiral Karpfanger»”.

Dupa aproape un an de zile, în Golful Vindbaund, pe insula Navarino, în apropierea Capului Horn, argentinienii au găsit noi dovezi despre dispariția velierului german. Acestea au fost niște scânduri de culoare albă și niște uși cu inscripția în limba germană. De asemenea o bucată de lemn cu un închizător de producție germană și diferite scânduri cu înscrisuri în limba germană. Nu după mult timp, pe insula Țara de Foc a fost găsit un colac de salvare cu numele velierului german.

În concluzie, Comisia de experți, ținând cont de curenții și vânturile de la Capul Horn, a stabilit că velierul „Amiral Karpfanger” a dispărut în adâncurile oceanului în apropierea insulei Navarino.



Velierul „Amiral Karpfanger”



**reistaraisto**



**„Marea noastră pentru tineret” nr.7** (aprilie-iunie 2009) cuprinde: Astronomie Nautică, Aventuri pe mare, Bătălii navale, Înmatricularea ambarcațiunilor de agrement, Clasi ai picturii navale internaționale, despre Atlantida.

În nr.8 (iulie-septembrie 2009) al aceleiași publicații: Constelația Hydra (Șarpele de apă), Flota italiană între cele două războaie mondiale, Leonardo da Vinci – invenții în domeniul naval, Cuterul „Tomis”, Aforisme, Careul tineretului LNR, Condițiile de obținere a certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiuni de agrement, Curiozități (navale).

**„Marina Română”,** revista Forțelor Navale Române.

În numărul 134: Reuniunea Comisiei NATO de stabilizare navală, exercițiul „Poseidon 2009” (dragaj); Scafandrii de luptă

– salturi cu parașuta; Tragerile navale fluviale, Grupul de elicoptere al Forțelor Navale; Cultul pavilionului național.

Nr.135 este un număr special consacrat Zilei Marinei Române 2009.

Nr. 136 – număr special dedicat navei-școală „Mircea”.

Din sumarul numărului 137 spicuim: 150 de ani de la înființarea Statului Major General; O nouă activitate BLACK-SEAFOR (cooperare regională); Exercițiul „Litoral 09”; Salvarea pe mare (Rodelta 2009); Interviu cu amiralul dr. Gheorghe Marin – șeful Statului Major General; Psihologie Navală; Decorarea navei-școală „Mircea”; Aniversările Marinei.

**„Timona”.** Nr.132: Sărbătorirea Zilei Marinei; despre nava „Transilvania”; Absolvenții promoției 2009.

Nr.133: „Mircea” - 70 de ani; a încetat din viață maestrul militar principal Ștefănescu Ștefan (1919-2009); Scurt istoric al clădirii în care funcționează Cercul Militar Constanța.

Nr.134. Din sumar: 150 de ani de la crearea Statului Major General; Proiectul Nabucco; Note de voiaj cu nava-școală „Mircea” episodul IV (călătoria transatlantică din anul 2009); În vizită la Dobrici, la cimitirul eroilor români.

# Lumini și umbre în istoriografia navală românească RAIDUL DE PE CANALUL MĂCIN (1877)

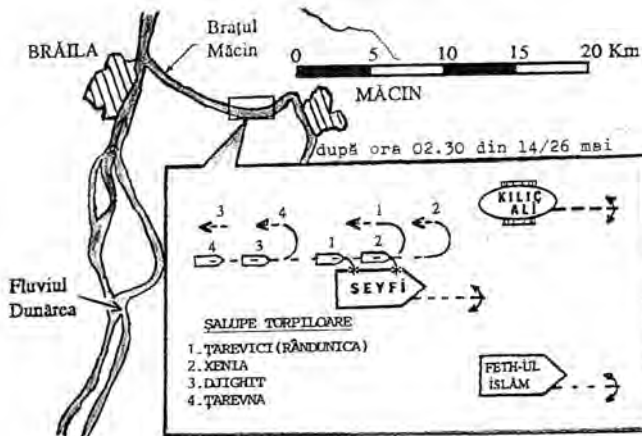
Comandor (r),

Neculai PADURARIU

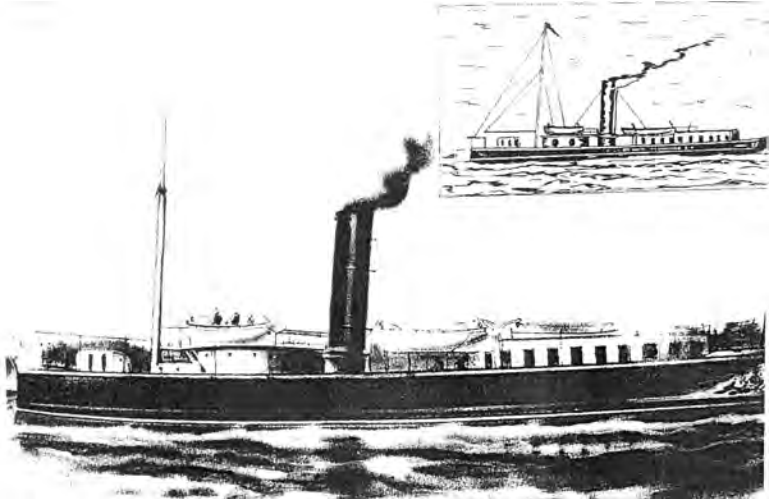
Cu toate meritele lor incontestabile, mai multe articole, lucrări și muzee românești, ignorând sau chiar sfidând adevărul istoric și numeroasele critici ce le-au fost aduse autorilor și muzeografilor, continuă să propage cu obstinație informații și imagini false despre scufundarea pe Dunăre a unui monitor otoman la începutul războiului de independență.

În noaptea de 13/14 (25/26) mai 1877, o formație de patru torpiloare sub pavilion rusesc, având în frunte șalupa „Țarevici”, a scufundat cu două torpile de școndru un monitor turcesc aflat la ancora în dreptul localității Măcin, împreună cu alte două nave otomane, așa cum se vede pe schema alăturată. „Țarevici” avea la bord și trei români, fiind de fapt șalupa românească „Rândunica”, închiriată flotei țariste în prima parte a războiului.

SCUFUNDAREA MONITORULUI OTOMAN „Seyfi”  
de către șalupele torpiloare creștine  
la 13/14 (25/26) mai 1877



Din păcate, ilustrațiile care însoțesc în diverse scrieri relatarea acestui atac sunt toate niște improvizații penibile, copiate după gravuri de epocă executate din imaginație. În concret, pictorii au desenat trei veliere, aproape identice, fiecare cu câte două (în alte tablouri, trei) catarge, deși acolo au fost trei vapoare, fără vele, diferite unul de altul. Este vorba de monitorul „Seyfi” (cel scufundat), canoniera cuirasată „Feth-ül Islam” și transportorul cu zbuturi „Kilic Ali”. Nu dispunem decât de imaginea reală a lui „Feth-ül Islam”, dar „Seyfi” era la fel cu „Hizber” (prezentat alăturat), iar transportorul „Kilic Ali” conținea mai puțin. În confuzia din timpul războiului s-a crezut pentru moment, iar unii autori români (ignorându-i pe istoricii navali turci, ruși și occidentali) încă mai cred și acum, că nava scufundată nu ar fi fost „Seyfi” ci „Hifz-ur Rahman”, ceea ce nu este adevărat, căci această corvetă cuirasată (cu trei catarge) era aproape de Sulina în momentul atacului (după cum precizează istoricul Mihail Drăghicescu), ea rămânând



Monitorul otoman „Hizber”, de același tip cu „Seyfi”, în deplasare pe Dunăre în 1876 (ilustrație de epocă din Colecția Jochen Krusmann, Germania). Schița din dreapta sus, realizată după această ilustrație, a apărut în revista austriacă „Marine - Gestern - Heute”, nr.3/1983, pag.80, sub semnătura d-lui Herbert Winkler

neatinsă până în 1909, când a ieșit din serviciu. Cât despre „Seyfi”, numele său mai este încă scris de unii autori români sub forma „Duba Seyfi” (greșeală luată din cartea Istoria marinei române publicată de C. Ciuchi în 1906), neștiind că „duba” înseamnă „monitor” și nu face parte din numele navei. Totodată, din cauză că turcii au adoptat alfabetul latin abia în 1925, denumirile otomane scrise cu caractere arabe, mai apar încă la noi în transcriere fonetică engleză, franceză etc. copiată mecanic din cărțile vechi, sporind astfel confuzia. Pe lângă navele otomane, și șalupele creștine au fost desfigurate de către diferiți pictori și navomodeliști. Ar fi cazul ca, măcar acum, istoricii noștri navali să se documenteze temeinic și să nu mai răspândească vechile erori. Este inadmisibil să vorbim despre flota otomană fără a-i consulta și pe istoricii navali turci, între care, în mod deosebit, Fevzi Kurtoğlu, Afif Büyüktuğrul și Ahmed Gülerüz.

## BIBLIOGRAFIE:

- HOBART PASHA, *Sketches from My life*, London, 1886;  
Comisiunea Istorică a Marelui Stat Major Rus, *Resboiul ruso-turc din 1877-78 în Peninsula Balcanică. Traducere făcută cu autorizația Marelui Stat Major Rus de Locot. - Colonel I. Gardescu, Tomul II, Operațiunile militare de la 12/24 aprilie - 9/21 iulie 1877, București, 1903;*
- C. CIUCHI, *Istoria marinei române ...*, Constanța, 1906;  
*Russko Voenno-Morskoe Iskusstvo, Moscova, 1951;*  
*Russko - Turețkaia Voina, Moscova, 1977;*  
AFIF BÜYÜKTUĞRUL, *Osmanlı deniz harb tarihi ve cumhuriyet donanması, Vol. III, Istanbul, 1983;*  
BERND LANGENSIEPEN, AHMET GULERYUZ, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Conway Maritime Press, London, 1994;*  
FEVZI KURTOĞLU, *1877-78 Türk-Rus Harbinde Deniz Harekâtı, Istanbul, 1935.*

# „BELGICA“ ȘI EMIL RACOVIȚĂ

Petre MARAVELA

În septembrie 1894, aventurierul ofițer de marină Adrien de Gerlache prezintă Societății regale belgiene de geografie din Bruxelles, proiectul unei expediții spre zonele sudice, obținând patronajul acesteia.

Având nevoie de o navă bună, de marinari pricepuți, dar și de oameni de știință, încep căutările. Cu un efort financiar deosebit cumpără baleniera norvegiană „Patria”, navă construită în 1884 la Ș. N. Svelving, având caracteristicile: deplasament = 244 tone; dimensiuni: (30x6,5m), mașină cu aburi de 35 C.P., viteza = 7 noduri, trei catarge cu vele.

Nava sosește la Sandefjord (4 iulie 1896) și, în aplauzele asistenței, i se arborează pavilionul belgian sub noul nume „Belgica”. Este dusă în Ș. N. din Christiansen, unde încep modificările necesare pentru navigația în zonele geroase. I se întărește corpul, etravei i se montează benzi de fontă, se fac schimbări la punți, compartimente, cârmă și la cazanul de presiune: elicea cu două pale, cu posibilitatea de refugiu în tunel. Se amenajează două laboratoare, de zoologie și oceanografie, iar în zona prova sunt cambuza, careul și cabinele cu 16 cușete.

Laboratoarele au fost dotate cu aparatură pentru cercetări, instrumente astronomice, aparatură meteo și foto, instrumente pentru cercetări oceanografice și o bibliotecă cu volume scrise în cinci limbi.

În paralel se formează și echipajul, (19 oameni tineri și curajoși - cel mai vârstnic avea 32 de ani): Adrien de Gerlache - ofițer de marină belgian, conducătorul expediției; George Lecointe - hidrolog și cartograf, secundul navei, se va ocupa cu observațiile astronomice și cercetările hidrografice; Emile Danco - ofițer de artilerie belgian, va îndeplini funcția de geofizician; Henryk Arktowsky - polonez, se va ocupa de meteorologie, oceanografie fizică și geologie; Emil Racoviță - responsabil cu problemele de botanică și zoologie; Antoine Dobrowsky - polonez, va cerceta norii și zăpada; Roald Amundsen - norvegian, explorator de zone înghețate; Frederick Cook - medic american, antropolog și fotograf.

Ceilalți membri ai echipajului - un ofițer belgian și 11 marinari (6 belgieni și 5 norvegieni). O echipă internațională, lucru neobișnuit pentru acea perioadă.

Planul inițial al expediției prevedea

doă campanii antarctice estivale, separate de o iernare în Australia, se elaborează un nou plan care prevedea ocolirea Capului Horn, apropierea de Țara Victoria și traversarea Oceanului Pacific de la est la vest.

Scopul principal rămânea cercetarea științifică complexă a ținuturilor antarctice.

Pregătirile se finalizează la 26 iunie cu depozitarea la bord a 40 tone de alimente (suficiente pentru doi ani), după care nava pleacă spre portul Anvers, unde se ambarcă 120 tone de cărbuni și 40 tone de antracit (necesar pentru sobe).

Expediția „Belgica” pleacă pe 16 august 1897, la ora 10. Prima escală se face la Ostende pentru înlocuirea unor piese la mașina cu aburi, iar în seara zilei de 23 august începe traversarea oceanului. După o escală la Punta Arenas, nava acostează la Rio de Janeiro (22 oct.), după care se îndreaptă spre sud, traversând Strâmtoarea Magellan, explorând canalele Cockburn și

Pe traseu se dau diverse denumiri: „Strâmtoarea lui Gerlache”, „Strâmtoarea Belgica” (în zona Țării Palmer); Racoviță va numi o insulă, „Grigoare Cobălcescu”.

Pe 13 februarie se intră în Pacificul austral, navigându-se de-a lungul banchizei pe un timp cu viscol și grindină.

În banchiză apar fisuri, nava este împinsă de valuri (23 febr.) printr-un canal îngust într-un bazin înconjurat de aisberguri gigantice, dar reușește să iasă din această strâmtoare mortală, angajându-se printr-un canal îngust.



Necazul vine pe 3 martie.când banchiza se închide, nava „Belgica” fiind prinsă între ghețurile sudice ale Mării Bellingshausen și ale Insulei Petru I. În această poziție va rămâne 380 de zile, deplasându-se în voia curenților și a vântului o dată cu banchiza, spre sud, apoi spre nord, parcurgându-se 3000 km.

Nu toți membrii echipajului erau pregătiți pentru zona unde s-a ajuns și nici pentru un timp atât de îndelungat; alimentele s-au împuținat repede, moare ofițerul Danco, doi marinari înnebunesc, mulți se îmbolnăvesc grav de scorbut.

O dată cu consumul cărnii proaspete de focă și pinguin oamenii își revin. Din plăpumile de lână își croiesc haine călduroase. Cei 17 membri ai echipajului au rămas izolați, fără nicio legătură cu lumea. În acel timp Emil Racoviță face numeroase studii și cercetări, adunând un uriaș material: 1200 specii zoologice și 400



botanice.

Amundsen, Cook și Lecointe între-

Beagle.

Expediția ajunge în plină vară antarctică în regiunea Insulei Shetland și va face escală în golful San Juan din Insula Statelor.

Pe 21 ian. 1898 se află în Strâmtoarea Bransfield, dar în timpul furtunii din 23 ianuarie, marinarul norvegian Karl August Wiencke este luat de valuri (numele său va fi dat unei insule din Arhipelagul Palmer).

Călătoria continuă prin Golful Hughes. Aici se explorează zona prin multe debarcări pe țărm, se fac observații meteo și magnetice, se colectează roci. Preocupați de aceste ample și interesante cercetări, zilele trec pe nesimțite.



prind numeroase expediții pe banchiză, unele cu peripeții (pe 30 iul. gheața se fragmentează).

După ultima noapte polară (1.600 ore), vine căldura și o dată cu ea repopularea banchizei cu păsări, foci și balene. În fapt noi subiecte de studiu. Observațiile asupra faunei iau amploare. Sănătatea echipajului se îmbunătățește datorită hranei proaspete.

Apare și soarele (pe 27 noiembrie): gheața se topește, începe munca pentru deblocarea navei, se caută soluții, inclusiv pentru supraviețuire, timp în care românul Racoviță studiază tot ce vede.

După 13 martie 1899, începe furtuna, cu mișcări mari ale banchizei, iar „Belgica”, cu mașina la presiune maximă, reușește să ajungă într-o zonă liberă, după 13 luni de primejdii.

Vremea este nefavorabilă, furtunile sunt puternice, dar cercetările continuă, se fac măsurători privind temperatura și adâncimea apei.

În 29 martie, expediția sosește la Punta Arenas, unde comandantul de Gerlache expediază o telegramă către Societatea de Geografie din Bruxelles.

Urmează drumul spre Europa, unde se vor trage concluziile: prima expediție polară cu caracter științific, executată timp de un an, cu rezultate deosebite în domeniul cercetărilor; expediția a beneficiat de o echipă strălucită în istoria explorărilor antarctice, cariera viitoare a membrilor ei a demonstrat acest lucru.

Membrii expediției au devenit importanți participanți ai istoriei sec. XX: Roald Amundsen (1872-1928), cuceritorul Polului Sud (14 dec. 1911), cel mai mare explorator polar al lumii; Frederick Cook (1865-1940), atinge Polul Nord pe 21 aprilie 1908; Henryck Arktowsky (1871-1958), întemeietor al Institutului de cercetări poloneze și împreună cu Anton

Dobrowolski (1872-1954) au angajat Polonia în cercetări polare; Georges Lecointe (1869-1929) a condus Observatorul Regal al Belgiei; Adrien de Gerlache, cel mai mare navigator belgian; Emil Racoviță – părintele biospeologiei.

### EMIL RACOVITĂ



Născut pe 15 noiembrie 1868 la Iași, urmează studiile secundare, apoi Facultatea de Drept din Paris (licența în 1889), urmând și cursurile de științe naturale la Universitatea Sorbona, pe care o absolvă în 1891. Apreciat de profesorul Henri de Lacaze Duthiers (întemeietorul școlii franceze de zoologie), va fi reținut la Stațiunile de cercetări marine de la Banyuls - sur - Mer (la Marea Mediterană) și Roscoff din Bretania, unde își pregătește teza de doctorat, susținută în anul 1896.

Revine în țară unde își satisface studiul militar. Cunoscut pentru munca sa și nivelul de pregătire ridicat, va fi invitat să participe la Expediția Antarctică Belgiană, ca biolog în echipa de cercetători.

După expediție, adevărata muncă începe în cadrul comisiei „Belgica”, prezentând în diverse conferințe rezultatele obținute: la Bruxelles (20 dec. 1899), An-

vers, Liege, Paris (15, 23, 28 febr. 1900) și București, unde va fi ales membru al Societății de Geografie.

Peste tot a vorbit și a prezentat din colecția zoologică și botanică adunată, cele 200 de fotografii și clișee; va elabora lucrarea „Cetacee”, despre viața și comportamentul balenelor, apreciată în întreaga lume. Datorită activității depuse în cadrul expediției, va fi ales membru al Societății de Geografie din Anvers.

Se stabilește în Franța, unde va fi numit Director al Laboratorului de Cercetări Oceanografice „Arago” de la Banyuls - sur - Mer. Împreună cu Georges Provut, va conduce una dintre cele mai prestigioase publicații științifice de zoologie, revista „Archives de zoologie experimentale et generale”. Cu același prieten va cerceta coastele catalane ale Mediteranei și Insulele Baleare. În peștera „Cueva del Drach” din Insula Majorca va face noi descoperiri. Noile expediții de explorare le va face în peste o mie de peșteri din Franța, Spania, Portugalia, Italia, Algeria, Austria, Turcia și Slovenia, împreună cu colaboratorii săi. Rezultatele au însemnat un imens material faunistic, care va constitui o importantă colecție științifică mondială numită „Biospeologica”.

Savantul Emil Racoviță se întoarce definitiv în țară, stabilindu-se la Cluj (1920), unde va conduce Catedra de Biologie la Universitatea „Dacia Superioară”. Aici va reuși înființarea Institutului de Speologie (pe 26 aprilie), ca o premieră mondială, apoi Societatea de Științe Cluj, al cărei președinte va fi până la decesul său. Va conduce și buletinul Societății „Știința”.

Începe explorarea tuturor peșterilor, începând cu cele din Munții Apuseni.

Este ales membru al Academiei Române în anul 1920, for al cărei președinte va fi din 1926. Primește titlul de „Doctor Honoris Causa” al Universității din Lyon (1923).

În 1925 este ales președinte de onoare al Societății de Zoologie din Franța, în 1928 conduce primul Congres al Naturaliștilor din România (desfășurat la Cluj); promovează domenii ca turismul de masă, protecția mediului, popula-rizează știința în rândul maselor.

Bogata recoltă de materiale geologice și botanice adunată, a fost prelucrată de cei mai mari specialiști ai vremii, iar sub conducerea generală a lui Emil Racoviță, rezultatele au fost publicate în peste 60 de volume, o adevărată capodoperă de interes mondial.

Volumele cuprind descrierea naturii, florei și faunei polare, studiile savantului român privind viața și comportamentul pinguinilor, focilor și balenelor.

Emil Racoviță a încetat din viață la 17 noiembrie 1947 la vârsta de 79 de ani.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ \* SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



## Metodologia de organizare și desfășurare a examenelor de evaluare a competenței în vederea emiterii brevetelor/certificatelor de capacitate ale personalului navigant maritim, maritim portuar și de căi navigabile interioare

### Clasificări

Definițiile și clarificările termenilor din „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim român și a sistemului de recunoaștere a certificatelor de competență”, „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim și maritim portuar care nu intră sub incidența Convenției STCW”, „Ordinul privind aprobarea standardelor de instruire, confirmarea competenței și eliberarea documentelor de atestare a personalului navigant pentru navele de navigație interioară care arborează pavilion român”, „Regulamentul privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și certificare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă” și „Ordinul Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire și a condițiilor de obținere a certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement” fac parte integrantă din prezenta Metodologie.

### Domeniul de aplicare

Prezenta METODOLOGIE se aplică în mod obligatoriu tuturor activităților desfășurate de AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ denumită în continuare ANR, pentru evaluarea competenței personalului navigant maritim, maritim-portuar și pentru personalul navigant de la bordul navelor de navigație interioară în vederea eliberării certificatelor de competență - documentelor de atestare (brevetelor/certificatelor de capacitate) și certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement. Evaluarea competenței trebuie să cuprindă solicitările tehnice imediate ale meseriei, priceperea și obligațiile care trebuie performate. Aceasta include cunoștințe relevante, teorie, principii și experiență practică, în diferite grade, baza tuturor nivelurilor de competență.

### Dispoziții generale

1. Prezenta metodologie este elaborată în baza prevederilor din „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim român și a sistemului de recunoaștere a certificatelor de competență”, „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim și maritim-portuar care nu intră sub incidența Convenției STCW”, „Ordinul privind aprobarea standardelor de instruire, confirmarea competenței și eliberarea documentelor de atestare a personalului navigant pentru navele de navigație interioară care arborează pavilion român”, „Regulamentul privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și certificare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă” și „Ordinul Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire și a condițiilor de obținere a certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement” aprobate.

2. Data (datele) și locul desfășurării sesiunii de evaluare vor fi stabilite prin decizia ANR (anexa 1) și se vor aduce la cunoștința celor interesați prin căpităniile de port. În situații justificate, Directorul General al ANR poate modifica data și locul desfășurării sesiunii de evaluare față de cele stabilite anterior.

3. La sesiunile de evaluare a competenței în vederea obținerii brevetelor/certificatelor de capacitate și certificatelor internaționale de conducător ambarcațiune de agrement au dreptul să se prezinte toți cetățenii care îndeplinesc condițiile prevăzute în ordinele susmenționate.

4. Probele prin care se face evaluarea competenței pentru personalul navigant prevăzut în „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim român și a sistemului de recunoaștere a certificatelor de competență”, „Ordinul pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim și maritim portuar care nu intră sub incidența Convenției STCW”, „Ordinul privind aprobarea standardelor de instruire, confirmarea competenței și eliberarea documentelor de atestare a personalului navigant pentru navele de navigație interioară care arborează pavilion român”, „Regulamentul privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și certificare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă” și „Ordinul Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire și a condițiilor de obținere a certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement”, forma, metodele și criteriile de evaluare sunt prevăzute în Părțile a II-a și a III-a a prezentei Metodologii.

5. Evaluarea candidaților se face prin lucrări scrise și practice.

- Lucrările scrise - sunt concepute sub forma unor întrebări cu răspunsuri multiple, evaluarea putând fi asistată de calculator sau utilizând teste pe suport de hârtie.

- Lucrările practice - sunt evaluări desfășurate la bordul navelor, în ateliere de lucru, laboratoare și/sau studiu de caz constând în întrebări referitoare la activitatea practică.

6. Președintele și vicepreședintele sesiunii de evaluare sunt direct răspunzători de organizarea în bune condițiuni a sesiunii de evaluare a competenței în conformitate cu prevederile legale și de aplicarea corectă a prezentei Metodologii.

7. Președintele, vicepreședintele, secretariatul comisiei și evaluatorii sesiunii de examene sunt numiți prin decizia Directorului General al ANR.

8. În comisiile de evaluare vor fi numite persoane acreditate ca evaluatori (examinatori), și care sunt incluse pe lista aprobată a evaluatorilor. Evaluatorii nominalizați în comisie au sarcina de a verifica și evalua cunoștințele candidaților la probele practice și de a verifica eventualele contestații ale candidaților.

9. Toți candidații trebuie să achite înainte de începerea primei probe de examen un „tarif de participare la sesiunea de



## AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ \* SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



evaluare", conform normelor legale în vigoare. Candidații care sunt declarați eliminați în cursul sesiunii de evaluare sau se retrag în această perioadă, nu pot solicita rambursarea contravalorii tarifelor achitate.

**10.** Pentru obținerea brevetelor/ certificatelor de capacitate și certificatelor internaționale de conducător ambarcațiune de agrement este obligatorie promovarea tuturor probelor de evaluare prevăzute pentru brevetul sau certificatul de capacitate respectiv.

**11.** Candidații declarați reșterți vor putea să-și susțină probele restante o singură dată, în termen de maxim 12 luni de la data publicării rezultatelor. Pentru susținerea reșterților, în condițiile de mai sus, candidații nu vor achita altă taxă de participare la sesiunea de evaluare, aceasta fiind inclusă în taxa achitată inițial.

**12.** Brevetele/certIFICATELE de capacitate și certificatelor internaționale de conducător ambarcațiune de agrement, se eliberează de serviciul de specialitate al ANR.

### Planificarea și organizarea sesiunilor de evaluare

1. Pentru evaluarea competenței Autorității Navale Române organizează examenele la:

- Constanța - sesiuni pentru certificate de competență, certificate de conducător de ambarcațiuni de agrement clasa A, B, C, D;
- Galați, Drobeta Turnu Severin - sesiuni de examene pentru documente de atestare, certificate de conducător de ambarcațiuni de agrement clasa C+D;
- Căpitaniile de port și oficiile de căpitănie - sesiuni de examen pentru certificate de conducător de ambarcațiuni de agrement clasa C și D.

2. Sesiunile de evaluare se vor organiza ori de câte ori este nevoie și sunt înregistrate un număr de 15 candidații.

În continuare documentul reglementează:

Înscrierea candidaților pentru evaluare (Art.5); Verificarea actelor candidaților (Art.6); Programarea probelor de evaluare (Art.9); Desfășurarea probelor de evaluare (Art. 11, 12, 13).

În partea a II-a sunt prezentate disciplinele și probele de evaluare a competenței precum și baremurile de promovare.

Detalii la [www.rna/Pers\\_Navigant](http://www.rna/Pers_Navigant)

### Tematica pentru obținerea carnetului de conducător de ambarcațiuni de agrement clasa C și D

COLREG:

- Partea A
- Partea B Secțiunea 1
- Partea B Secțiunea 2
- Partea C
- Partea D

- Anexe
- MANEVRE ȘI CONDUCEREA
- Efectul vântului asupra velei și al velei asupra navei
- Efectul de guvernare al cârmei
- Manevra ambarcațiunilor cu motor
- Manevra ambarcațiunilor cu vele
- MANIRĂRIE
- Noțiuni fundamentale pentru certificatul de conducător de ambarcațiune de agrement;
- REGULAMENT DE NAVIGAȚIE
- BIBLIOGRAFIE:
- Reguli internaționale de prevenire a abordajelor pe mare (RIPAM);
- Rutiera Dunării (se găsește la Oficiile de de Căpitănie din cadrul Zonelor unde se organizează examene de conducători de ambarcațiune).

### Firme care au cursuri aprobate de ANR necesare obținerii certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiuni de agrement

**1. CERONAV** - str. Pescarilor nr.69A, Constanța, tf 0241.639.595: Manevra navei cu vele; Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa A; B; C; D; Curs de specializare pentru obținerea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement clasa B.

**2. YACHT CLUB REGAL ROMÂN** - str. N. Titulescu nr.13, Constanța, tf.0241.614.771; 0723.949.397 - Manevra navei cu vele; Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa A; B; C; D; Curs de specializare pentru obținerea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement clasa B; Cursuri Operator radio (LRC).

**3. S.C.NAUTICAL BLUE SRL** - str. Pandurului nr.60, Constanța, tf. 0241.681.269: Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa A; B; C; D. Curs de specializare pentru obținerea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement clasa B.

**4. SPINAKER YAHT CLUB** - b-dul Alexandru Lăpușeanu nr.163, bl.LT 8, ap.32, Constanța, tf.0723.268.398: Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa C; D.

**5.SC TERRA PROIECT SRL TULCEA** - str. Portului nr.36, Tulcea, tf.0240.514.090; 513.810; 515.049: Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa C; D.

**6. SC SET SAIL ADVERTISING SRL** - str. Știrebei Vodă nr.152, bl.26B, sc.4, etaj 4, ap.12, Sector 1, tf. 0744.375.566; 0722.545751 - Curs de specializare pentru obținerea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement clasa B; Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa A; B; C; D.

**7. SC SPINAKER TRAINING SRL** - str. Remus Opreanu nr.12A, bl.L2, sc.D, ap. 42, Constanța, tf. 0723.268.398: Curs de specializare pentru obținerea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement clasa B; Cursuri de pregătire necesare conducerii de ambarcațiuni agrement clasa A; B; C; D.

## Promoția „Căpitan de rangul I Nicolae Milu“ la 50 de ani

*Căpitan locotenent (r)*

*Ion NAE*

Cu emoție și bucurie, pe data de 19 septembrie 2009, promoția „Căpitan de rangul I Nicolae Milu“ a Școlii Militare Superioare de Marină din Constanța, a sărbătorit 50 de ani de la absolvire. Cu emoție pentru că întâlnirea cu atâția prieteni deodată te mișcă serios pe dinăuntru; cu bucurie pentru că 50 de ani de „fugit irreparabil tempus“ înseamnă de fapt o jumătate de secol de viață trăită de fiecare dintre noi, risipiți prin vicisitudinile istoriei, dar uniți prin tăria prieteniei.

Mai întâi, dimineața ne-am adunat la Muzeul Marinei unde ne-am îmbrățișat, ne-am recunoscut, ne-am pupat, ne-am întrebat de sănătate, după care autocarul ne-a dus la Academia Navală „Mircea cel Bătrân“. Aici s-a desfășurat, practic, cea mai importantă parte a reîntâlnirii noastre după jumătate de veac. După momentul de reculegere pioasă pentru colegii plecați în cele veșnice, Ghe. Becheș (contraamiral în rezervă cu două stele), subsemnatul (cpt. lt. r) și St. Chira (cdr. r) am vorbit evaluativ despre promoție.

În 1955 au fost admiși în anul I, la SMSM Constanța, 80 studenți dintre care, în 1959, numai 40 au fost avansați locotenent, iar după opt ani, în 1967, încă trei. În paralel, în aceeași perioadă au studiat în URSS încă 29.

Din păcate 31 au lipsit de la apelul solemn, fiind plecați în voiajul cel fără de întoarcere. S-a discutat cu obiectivitate și despre valoarea intrinsecă a promoției. Părerea unanimă a fost cea sintetizată în Revista promoției, editată cu această ocazie, din care spicuiem cele ce urmează:

Dacă ne-ar lipsi modestia am putea spune că promoția noastră a fost cel mai bun produs al SMSM

Constanța. Cum ținem însă să menajăm orgoliile celorlalte promoții, spunem doar că promoția noastră a fost foarte valoroasă și frumoasă. Argumente: baza de selecție a candidaților la admitere a fost foarte largă; candidații erau absolvenți a cel puțin studii medii; printre cei admiși au fost și studenți de la alte facultăți tehnice care, pentru marină, au renunțat la 2-3 ani de studii anterioare; în timpul celor patru ani s-a făcut și carte și militărie serioasă, cu lectori militari și civili eminenți, exigenți și onești; milităria, pregătirea militară de specialitate n-au fost deloc o joacă, dar nici căprărie; practicile la bordul navelor militare „live“ cu implicare și responsabilitate, adevărate teste de pricepere și anduranță.

În ciuda epurărilor politice, cei înlăturați pe parcurs, prin tărie de caracter și valoare, s-au reconstruit profesional în civilie, ajungând apreciați directori, căpitani de cursă lungă, specialiști

navali, căpitani de port, gazetari, cercetători științifici, lideri și fondatori de ONG-uri etc.

Dintre cei rămași în Marina Militară nimeni nu a clacat. Toți au făcut cursuri la Academia Militară, au avansat în grad, au condus mari unități, au pus umărul la consolidarea prestigiului Marinei Militare și au ieșit la pensie cu grad de comandor. Patru dintre ei au ajuns amirali. În anii '80 câțiva au fost detașați pentru perioade diferite, la Navrom sau Întreprinderea de Pescuit Oceanic (IPO), unde au făcut treabă bună, ca secunzi sau comandanți.

Avem deci motive să ne mândrim și să afirmăm că promoția noastră a fost valoroasă și frumoasă. Valoroasă am văzut de ce iar frumoasă în dublă ipostază: fizic și moral. E adevărat, n-am fost toți Adoniși, dar în mod sigur, carismatici, veseli, optimiști, cu umor, cu lipici și încă mai suntem. Însă, marea frumusețe a fost cea a caracterelor, cea morală. Ne-au fost străine invidia, șmecheria, minciuna, meschinăria, ranchiuna, trădarea. Sufletești, umani, empatici, de caracter: așa am fost, așa am rămas. Dispersați, împrăștiați de valurile vieții în cele patru zări, ne-a ținut uniți liantul camaraderiei, prieteniei.

Ne-am ales ca patron spiritual pe căpitanul de rangul I (co-

mandorul) Nicolae Milu, comandantul școlii în timpul studiilor noastre, personalitate care a dat strălucire Școlii Navale. Impozant, uneori maiestuos, întotdeauna calm, cu glume fine în momente potrivite, apropiat de studenți, pildă pentru subordonați și colaboratori, fiindu-i crez demnitatea militară și umană, întruchipând aievea virtuțile poeziei „If“ a lui Kipling. În semn de prețuire și omagiu, pe data de 28 mai 2009, de ziua Înălțării și a Eroilor neamului, împreună



**Promoția 1959 (ce a mai rămas) la Semicentenar, lângă statuia lui Mircea în curtea Academiei**

cu soția sa, neamurile și autoritățile locale civile și bisericești, am așezat o placă comemorativă de marmură pe zidul clopotniței bisericii din satul său natal Trăisteni, Prahova. De asemenea, am pus o astfel de placă și pe un perete din incinta Muzeului Academiei Navale.

Agapa, la care am participat ca invitați soția mentorului nostru, doamna Rada Milu, precum și câteva soții și neamuri a celor dispăruți, s-a încheiat seara cu o masă la un restaurant: muzică, voie bună, tombolă, dans, glume, amintiri, poze. Atmosferă plăcută, de familie, familie bună.

Prietenia durabilă plămădită în creuzetul Școlii Navale, în care am fiert și noi timp de patru ani, ne adună an de an în Agora ei. Poate asta ne face să nu ne simțim chiar așa bătrâni.

La bună revedere!



# Semnele timpului



Sub egida Clubului Amiralilor, la Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei a apărut lucrarea viceamiralului în retrageră Constantin Iordache „STRATEGII ALE RĂZBOAIELOR MARITIME DIN MAREA NEAGRĂ 1853-1944”. Consecvent unor preocupări notabile din ultimii ani, valorificate în precedentele lucrări precum „Pagini din gândirea navală românească” și „Elemente de artă militară maritimă”, autorul realizează, în aprecierea contraamiralului Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, semnatarul

Cuvântului înainte, „o accesibilă și minuțios argumentată sinteză a dezvoltării și perfecționării principiilor războiului naval în raport cu evoluția regimului juridic al Mării Negre, strâns legat de statutul strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, pe de o parte, și de învățămintele rezultate din campaniile în care România a fost implicată, pe de altă parte. [...] Domnia sa rămâne consecvent în privința analizei pertinente și a logicii acțiunilor, operațiunilor fluviolo-maritime, prezentând succint politica maritimă a principalelor state europene, planurile de război, preliminariile politico-diplomatice, concepția strategică a flotelor naționale, forțele navale angrenate în conflictele desfășurate în bazinul Mării Negre, tipurile de misiuni specifice diferitelor conflicte. [...] În paralel, autorul prezintă evoluția Marinei Militare Române în ansamblu, anvergura programelor navale de înzestrare și tactica întrebunțării unităților navale, respectiv concepția și variabilitatea acțiunilor în campanie, de la Războiul de Independență la drama trăită în septembrie 1944, prin anihilarea sa de către Armata Roșie”.

După ce, în primul capitol, realizează o prezentare generală a Mării Negre din punct de vedere al principalelor caracteristici fizico-geografice, meteorologice și hidrografice, dar și al statutului juridic național și internațional, autorul argumentează conceptual și faptic specificitatea spațiului de luptă aferent acestui îndelung disputat bazin maritim. Astfel, în capitolele II-V, viceamiralul Constantin Iordache realizează poate cea mai pertinentă, echilibrată și consistentă analiză a conflictelor din Marea Neagră de la Războiul Crimeii 1853-1856 la cel de-al Doilea Război Mondial, pe țări, etape și

zone de desfășurare a celor mai importante acțiuni politico-diplomatice și militare ale beligeranților. În loc de concluzii, se impune de la sine remarca deloc grațuită din Posfață a contraamiralului (r) Constantin Nasuia: „În mod subtil, autorul lasă să se înțeleagă un aspect foarte important al strategiei militare navale, de fapt al laturii aplicative a acestei strategii: teoria strategiei nu oferă rețete, ci numai principii călăuzitoare, orientări, metode de organizare și conducere etc. Funcție de cititor, cartea poate fi: un volum de istorie navală sau un volum de strategie militară navală, ori un eseu istorico-strategic; eu însă afirm, în mod cert, că fiecare cititor are dreptate și apreciez că volumul este o carte de cultură militară, directă, la obiect, pe tot parcursul său, cu un stil sobru, ca un tratat construit pe principii solide. Problematika acestei cărți este complexă, pretențioasă, tratată riguros, cu meticulozitate”.



La împlinirea a 100 de ani de la finalizarea primei etape de dezvoltare a portului Constanța, dr. ing. Gheorghe Stănescu, profesor asociat la Universitatea „Ovidius” Constanța și pasionat colecționar, a lansat albumul bi-lingv „CONSTANȚA PORT. ISTORIE ÎN IMAGINI DE EPOCĂ”, apărut recent la Editura Steaua Nordului din Constanța. Realizată în remarcabile condiții grafice, lucrarea valorifică imagistic cărți poștale ilustrate de epocă, pentru a evoca cronologic evoluția portului maritim Constanța, precum și dezvoltarea Marinei militare și comerciale a României. Albumul este structurat pe 12 capitole. Prima parte este rezervată istoriei vechi a Dobrogei, respectiv evoluției orașului și portului Constanța din antichitate până în zilele noastre, cu referiri expresive la dezvoltarea acestuia după revenirea Dobrogei în cadrul statului românesc, până la Primul Război Mondial, în perioada interbelică și după cel De-al Doilea Război Mondial.

Mult mai plastic descrisă și argumentată cromatic. Partea a doua are un caracter pe cât de eterogen pe atât de atractiv. Principalele teme structurale ale capitolelor V-IX sunt vizitele Familiei Regale în portul Constanța și escalele la Pavilionul Reginei, farurile Constanței, Anghel Saligny – părintele portului și Portul petrolier.

În Partea a III-a sunt evocate coordonatele desfășurării navigației maritime la Marea Neagră, respectiv dezvoltarea

Marinei comerciale și a transporturilor maritime prin portul Constanța, organizarea și exploatarea portuară, statutul Căpitaniei portului Constanța ș.a.

Capitolul XI este destinat Marinei Militare Române, ilustrația selectată evidențind și rolul navelor-școală „MIRCEA” la formarea corpului de cadre al Marinei Române.



Autor moral al albumului „BRĂILA MODERNĂ. CĂRȚI POȘTALE ILUSTRATE” (Editura Istros, Brăila, 2006), comandorul Valeriu Avramescu și-a înnobilit cariera de reputat cartofil și iscusit publicist specializat în istoria orașului său natal, cu o antologie a articolelor semnate de-a lungul anilor în „Formula AS”, „Curierul filatelic”, „Filatelia”, „Filatelistul feroviar”, „Flacăra”, și, mai ales, în „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică”, editat de Asociația Filateliștilor „Tomis” Constanța, din redacția căruia face parte. Așa s-a născut volumul „AMINTIRI DIN CEL MAI FRUMOS PORT DE LA DUNĂRE”, apărut în 2008 la Editura Istros din Brăila, oraș despre care autorul însuși mărturisește cu nostalgie: „M-am născut în cel mai frumos port de la Dunăre, plin de soare și de neprevăzut. Mereu curgătoare, apele fluviului aduceau și duceau cu ele alte și alte întâmplări ... M-au dus și pe mine, când am crescut, dar nu destul de departe ca să uit firul întoarcerii înapoi. Revin mereu în portul copilăriei și adolescenței mele, Brăila, pentru a căuta urmele vechilor amintiri: pomișorul din poarta casei, care are acum o coroană imensă și este arbore ocrotit, pragul de lemn din curtea copilăriei noastre pe care împreună cu verii mei cântam cu glasuri pițigăiate „Juna Rodica voioasă trece”, îndrumați cu energie de tata, care visa să formeze „voci muzicale”.



[...] Cel mai frumos era când coboram Vadul Danubiului, dimineața, plecând cu toții la Dunăre să înotăm spre a ajunge vizavi la plajă și la pescuit. Ne lăsam hainele la nea Vasile („un leu ținutul”), luam câțiva pepeni să-i avem mai târziu de mâncare, apoi ne luam la luptă cu Dunărea, bând apă limpede din mijlocul ei (era atât de curată că ne vedeam degetele de la picioare). Seara târziu, când ne întorceam acasă, mamele noastre stăteau pironite în mijlocul drumului,



speriate să nu ni se fi întâmplat ceva. Le-a rămas numai umbra acolo ... Azi, nu mai sunt”.

În prefața intitulată „Istoria Brăilei prin cărți poștale comentate”, directorul Muzeului Brăilei, prof. univ. dr. Ionel Căndea subliniază: „Însemnăm aici – ca să se știe – că la împlinirea a 180 de ani de la eliberarea Brăilei de sub turci, Valeriu Avramescu, în frumoasa tradiție brăileană întemeiată de inginerul Gh.T. Marinescu, fondatorul „Analelor Brăilei”, – oferă conștanțenilor săi o carte de istorie, având drept cărămizi ale edificiului imaginile cărților poștale. Constatăm cu bucurie și uimire – pentru cei ce au mai apucat câte ceva din atmosfera și înfățișarea unică a marelui port dunărean – că inginerul Valeriu Avramescu reușește să învie prin cărțile poștale o lume aproape de basm, explicabilă doar celor inițiați (vechii brăileni).

Modestia, răbdarea, tenacitatea pe alocuri a muncii colecționarului, au fost din plin răsplătite și cartea a venit aproape de la sine. Alăturarea unor adevărate nestemate – rezultate din comunicările Domniei Sale la marile întâlniri ale cartofililor – dau un adevărat șirag, admirabil alcătuit, plin de exactitate dar și de lumină, atmosferă și culoare locală, inconfundabile”.

Sub egida Oficiului Național pentru Cultul Eroilor, la Editura Alpha MDN din Buzău a apărut, în Colecția „Cultul Eroilor”, volumul semnat de comandorul dr. Marian Moșneagu „EROII MARINEI ROMÂNE”, lucrare pe cât de necesară, pe atât de utilă. „Personal – mărturisește autorul în „Cuvânt Înainte” – am satisfacția că am reușit să mă alătur unor autori consacrați din domeniul istoriei aviației, care au devansat acest proiect cu lucrări de prestigiu, dar și regretatului comandor Nicolae C. Petrescu, fost director al



Muzeului Marinei Române în perioada 1975-1987, autori care, prin lucrări de certă valoare, evidențiate în Bibliografia selectivă, au evocat succint sacrificiul marinarilor români pe apă. în aer și pe uscat, în cele două conflagrații mondiale.

Sper ca rememorarea faptelor de arme ale marinarilor-eroi să constituie un prilej de pomenire și de evocare pentru slujitorii Bisericii, lecții de viață și de cutezanță pentru aspiranții la meseria aspră amării și, deopotrivă, motiv de



# Semnele timpului



mândrie și pilde de urmat pentru tinerii de pe meleagurile unde s-au născut și au plecat întru veșnicie eroii Mării și ai Neamului Românesc”.

Lista eroilor marinari, militari și civili, căzuți la datorie în Războiul pentru Independență 1877-1878, în campania anului 1913, în Primul și în al Doilea Război Mondial, precum și în Revoluția din Decembrie 1989 este armonizată cu biografiile și fotografiile multora dintre eroi, mărturii ale unor camarazi, ori rude ale acestora, precum și cu elogiile din presa vremii.

În premieră, autorul realizează o inventariere a principalelor monumente și ansambluri comemorative ridicate pe teritoriul României în memoria faptelor de eroism memorabile. De asemenea, sunt prezentate capele și biserici militare ctitorite la bordul unor nave, precum fregata „MĂRĂȘEȘTI” sau alte așezăminte monahale cu o asemenea destinație și activitatea pastorală a unor preoți militari din prima jumătate a secolului al XX-lea și de după reînființarea clerului militar.

Un capitol distinct este destinat trecerii în revistă a demersurilor – din păcate, mai puțin încununat de succes – ale Fundației pentru Realizarea Monumentului Marinarilor Români.

Anexele, notele și Bibliografia selectivă completează un demers științific notabil prin rigoare, originalitate și mesaj, care poate constitui oricând fundamentul unei reeditări, în completare cu tragediile navale și eroii Marinei comerciale române. (L.G.)

Consecvent cercetător în domeniului dreptului maritim, asist. univ. dr. Constantin Anechitoae a publicat recent la Editura Academiei Române lucrarea „DREPT MARITIM ȘI FLUVIAL. BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ”, un deosebit de necesar și util instrument de lucru pentru bibliotecari, documentariști, juriști, istorici și studenți din învățământul de marină.

Bibliografia cuprinde 1907 titluri, anul limită de apariție fiind 2008. „În privința numărului de titluri selecționate pentru o anume ordonare – subliniază autorul în Cuvânt Înainte – au fost avute în

vedere importanța activităților maritime, chiar și lucrări cu caractere filosofic, istoric și tehnic, necesare în documentarea oricărei persoane juridice, ori pentru fundamentarea unei decizii în domeniu”.

După o introducere succintă în bibliologie, autorul prezintă în cele trei capitole Considerații generale asupra descrierilor bibliografice, Activități maritime și fluviale și Drept maritim și fluvial.

Publicațiile editate de Liga Navală Română „Marea noastră”, „Marea noastră pentru tineret” și „România maritimă și fluvială magazin” sunt prezentate la pag. 293-294.

Editura Cetatea de Scaun din Târgoviște a publicat anul acesta teza de doctorat cu tema „ROMÂNIA. ORAȘELE PORTURI DUNĂRENE. GEOGRAFIE UMANĂ ȘI ECONOMICĂ” întocmită de lect. univ. dr. Adrian-Aurel Baltălungă. Lucrarea este structurată pe 10 mari capitole, însumând 314 pagini de text, 78 de figuri, 18 tabele, 50 de fotografii reprezentative și 6 anexe inedite. Impresionantă este și bibliografia, care cuprinde 184 de titluri.



Din Prefața semnată de prof. univ. emerit dr. Vasile S. Cucu reținem: „S-au realizat analize ale traficului fluvial, ale poziției în raport cu alte porturi dunărene, aspecte ale calității mediului, tipologii și ierarhizări multicriteriale, relații economice și sociale care se stabilesc între acestea, morfologii urbane specifice etc., ceea ce-i conferă deplină originalitate. [...] Încă din primele capitole, autorul atestă cu argumente științifice incontestabile rolul Dunării în peisajul României, atât sub aspect fizico-geografic, cât și istoric, geopolitic și economic. Se argumentează rolul Dunării de component fundamental, alături de Carpați și Marea Neagră, al unității pământului românesc.

[...] O tratare de fond, reprezentată expresiv prin tabele, grafice, diagrame, o constituie capitolul legat de traficul portuar. Pe fondul unui declin general al transporturilor fluviale în perioada contemporană, este bine reprezentată poziția și semnificația Canalului Dunăre-Marea Neagră.

**continuare în pagina 29**





# Minicurs de cinematică navală (VII)

contraamiral fl. (r)

Dan LEAFU

**Începând cu acest număr, în rubrica dedicată minicursului de cinematică navală, vom publica diferite probleme, cu diferite grade de dificultate. Problemele pot veni și de la cititori, iar rezolvările problemelor mai dificile le vom publica în numerele următoare cu nominalizarea celor care trimț probleme și a celor care le rezolvă.**

**Este posibil ca în unele probleme să întâlnești niște prescurtări provenite din limba engleză sau terminologie nouă în limba română.**

**Pentru a evita unele neînțelegeri dau mai jos câteva din cele mai uzuale.**

**CPA** = Closest Point of Approach = Punctul care marchează pe DMR apropierea la distanța minimă  
**TCPA** = Time to Closest Point of Approach = Timpul de apropiere la distanța minimă  
**nMR** = Noua mișcare relativă a țintei  
**nCPA** = new Closest Point of Approach = Noul punct pe noua DMR când avem distanța minimă  
**nTCPA** = new Time to Closest Point of Approach = Intervalul de timp nesar țintei pentru a se deplasa pe noul DMR pentru a ajunge la distanța minimă  
**nVN** = noua viteză a lui N  
**nDN** = noul drum al lui N  
**SPD** = Speed = Viteza  
**TGT** = Target = Țintă  
**SAR** = Search and Rescue = Căutare și salvare  
**POSN** = Position = Poziție  
**EP** = Estimated Position = Poziția estimată  
**KN** = Knots = Noduri  
**MOB** = Man Ower Board = Om la apă  
**NM** = Nautical Mile = Mile marine  
**ASP** = Aspectul țintei adică relevmentul prova al navei țintă la nava proprie (înclinarea)  
**MRi** = Mișcarea Relativă a navei țintă  
**Trev** = Timpul de revenire la drumul sau viteza inițială

## PROBLEME propuse spre rezolvare

1. O navă M manevrează pe drum direct față de un punct fix P, cu  $V_M = 21$  Nd. În momentul inițial distanța la punctul P  $d_0 = 100$  cab;  $R_{pTb} = 30^\circ$  și  $R_a = 320^\circ$ .

Se cere:

- distanța și relevmentul prova la punctul P după 10<sup>m</sup> de manevră;  
 - peste cât timp relevmentul prova va avea o variație de 45°.

2. Navele M și T manevrează reciproc pe drumuri directe:  $d_0 = 60$  cab;  $V_M = 18$  Nd;  $V_T = 21$  Nd.

$R_{pM} = 30^\circ$  Tb;  $R_{pT} = 60^\circ$  Tb.

Se cere:

- variația relevmentului adevărat și a distanței între nave după 15<sup>m</sup> de manevră;  
 - peste cât timp relevmentul va varia cu 30° și care va fi distanța între nave în acel moment;

- după cât timp T va fi la traversul lui M și care va fi distanța între nave în acel moment;

- după cât timp M va fi la 50 cab de T și ce Rp va avea T la nava M.

3. Navele M și T manevrează reciproc pe drumuri directe,  $d_0 = 100$  cab;  $V_M = 24$  Nd;  $V_T = 18$  Nd.

$R_{pM} = 30^\circ$  Tb;  $R_{pT} = 140^\circ$  Tb.

Se cere:

- după cât timp M va intersecta drumul lui T și care va fi distanța între nave în acel moment.

4.  $D_M = 90^\circ$ ;  $V_M = 18$  Nd. În  $R_a = 130^\circ$  se află nava T la  $d_0 = 120$  cab,  $D_T = 30^\circ$ ;  $V_T = 24$  Nd. Nava M poate executa foc de artilerie cu toate tunurile în limitele relevmentelor prova cuprinse între 35° și 140°.

Se cere:

- momentul când artileria lui M iese din acțiune cu tribordul și momentul în care M poate deschide focul din babord cu întreaga artilerie;

- distanța între nave în aceste momente;

- momentul când T intersectează drumul lui M și distanța între nave în acel moment;

- care va fi distanța minimă între nave și după cât timp se va realiza această distanță.

5. Nava M se află în poziția  $M_0$  definită de relevmentul de la T la M,  $R_0 = 234^\circ_2$  și  $d_0 = 80$  cab față de obiectul fix T și trebuie să ajungă în 30<sup>m</sup> în poziția finală  $M_1$  definită de relevmentul de la T la M,  $R_1 = 135^\circ$  și  $d_1 = 40$  cab.

Se cere:  $D_M$  și  $V_M$ .

6. Nava M vede nava T în  $R_0 = 35^\circ$ ;  $d^0 = 60$  cab,  $D_T = 150^\circ$ ;  $V_T = 12$  Nd.

Care va fi  $D_M$  și  $V_M$  pentru a ajunge la coliziune cu nava T în 12 minute știind că după 10 minute de manevră nava T ia drum 180° și  $V_T = 18$  Nd.

7. Pozițiile inițiale ca la problema anterioară. Se dă în plus  $V_M = 25$  Nd.

Se cere:  $D_M$  și timpul de coliziune.

8. Determinați drumul și viteza țintei prin metoda cu trei relevmente și o distanță cunoscând:

a)  $D_M = 117^\circ$ ;  $V_M = 18$  Nd;

02.00  $R_0 = 165^\circ$

02.07  $R_1 = 154^\circ$   $d_1 = 50$  cab

02.14  $R_2 = 146^\circ_6$

b)  $D_M = 165^\circ$ ;  $V_M = 0$

13.53  $R_0 = 73^\circ$   $d_0 = 57$  cab

14.05  $R_1 = 89^\circ_5$   $d_1 = 47$  cab

14.17  $R_2 = 112^\circ$   $d_2 = 43$  cab





c)  $D_M = 180^\circ$ ;  $V_M = 0$   
 00.00  $R_0 = 120^\circ$   $d_0 = 102$  cab  
 00.09  $R_1 = 135^\circ$   
 00.18  $R_2 = 160^\circ$

9. Pentru a mări distanța la  $d_1 = 130$  cab nava M, cu  $V_M = 7$  Nd manevrează în  $D_M = 220^\circ$ .

După 30 minute de manevră, relevază nava T în  $R_1 = 40^\circ$ ;  $D_T = 90^\circ$ ;  $V_T = 12$  Nd.

Să se determine parametrii inițiali de poziție  $R_0$  și  $d_0$  ai navei M.

10. Nava M, având  $V_M = 33$  Nd se găsește într-un golf, având drumurile de ieșire limitate între  $D_{M1} = 253^\circ$  și  $D_{M2} = 48^\circ$ . În  $R_0 = 356^\circ$  la  $d_0 = 200$  cab se află nava T care se îndreaptă spre golf cu  $V_{Tmax} = 18$  Nd.

Să se determine sectorul drumurilor limită ale navei M pentru a nu permite navei T să se apropie la o distanță mai mică de 100 cab.

11. Nava M în  $D_M = 50^\circ$ ,  $V_M = 34$  Nd, măsoară un relevment constant de  $75^\circ$  la nava T.  $V_T = 28$  Nd. Să se afle  $D_T$ .

12.  $D_M = 190^\circ$ ;  $V_M = 14,5$  Nd. M face următoarele observații la nava T:

03.33  $R_0 = 307^\circ_5$   $d_0 = 9,3$  Mm  
 03.39  $R_1 = 305^\circ_5$   $d_1 = 8,7$  Mm  
 03.45  $R_2 = 303^\circ$   $d_2 = 7,8$  Mm

Se cere:

- drumul, viteza și aspectul navei T; CPA; TCPA
- drumul lui M pentru a se apropia de T la distanța minimă;
- mărirea distanței minime și durata manevrei;
- care sunt valorile relevmentelor prova inițiale și finale la intersecție prin prova a drumului navei M la distanța maximă.

13.  $D_M = 326^\circ$ ;  $V_M = 17$  Nd. M face următoarele observații la nava T:

03.55  $R_0 = 276^\circ_5$   $d_0 = 9,7$  Mm  
 04.01  $R_1 = 275^\circ$   $d_1 = 7,6$  Mm  
 04.07  $R_2 = 272^\circ$   $d_2 = 5,5$  Mm

Se cere:

- $D_T$ ,  $V_T$  și aspectul lui T; CPA; TCPA
- drumul lui M și cât timp durează manevra pentru a se îndepărta la  $d_1 = 80$  cab
- care sunt relevmentele prova inițiale și finale între nave.

14. Nava M descoperă nava T în  $R_0 = 75^\circ$ ,  $d_0 = 73$  cab,  $D_T = 280^\circ$ ,  $V_T = 18$  Nd,  $V_M = 12$  Nd. Executați manevre de evitare la distanța maximă posibilă.

Se cere:

- $D_M$  și timpul necesar manevrei.

15. Se dau:  $R_0 = 0^\circ$ ,  $d_0 = 163$  cab,  $V_M = 10$  Nd,  $D_T = 203^\circ$ ,  $V_T = 17$  Nd.

Treceți prin prova țintei la distanța de 40 cab.

Se cere:

- este posibil?
- care va fi distanța maximă de trecere prin prova?  $D_M = ?$ ,  $R_1 = ?$ ;  $t_{M1} = ?$
- coliziunea este posibilă? În caz afirmativ care va fi  $D_M$ ?
- $d_{2min} = ?$ ;  $R_2 = ?$ ;  $t_{m2} = ?$

16.  $D_F = 180^\circ$ ;  $V_F = 18$  Nd.;  $V_{CC} = 24$  Nd.; Executați cercetare pe relevment  $240^\circ$ , la distanța 68 cab. Se cere:  $D_{M1}$ ;  $t_{cc1}$ ;  $D_{M2}$ ;  $t_{cc2}$ .

17. Nava M în  $D_M = 85^\circ$ ,  $V_M = 24$  Nd., descoperă în relevment  $100^\circ$  la distanța 80 cab. nava T în  $D_T = 230^\circ$ ,  $V_T = 30$  Nd. Nava M a reschis focul când nava T se afla în  $R_{PTb} = 35^\circ$ . Se cere:

- după cât timp de la descoperirea navei T a deschis focul nava M;
- distanța dintre nave în momentul deschiderii focului;
- momentul încetării focului știind că bătaia maximă a tunurilor lui M este 60 cab.;
- relevmentul în momentul încetării focului.

18. Nava M în  $D_M = 55^\circ$ ;  $V_M = 30$  Nd. descoperă nava T în relevment  $95^\circ$ , la distanța 60 cab.,  $D_T = 120^\circ$

$V_T = 18$  Nd. Se cere:

- la ce distanță și după cât timp nava M va intersecta drumul navei T;
- după cât timp nava T se va afla la traversul navei M și care va fi distanța la travers;
- care a fost distanța minimă dintre cele două nave.

19. Nava M în  $D_M = 90^\circ$ ;  $V_M = 24$  Nd. La ora 15.10 măsoară un relevment la nava T  $R_0 = 39^\circ$  în momentul intersecției drumului acesteia. La ora 15.20 nava M măsoară la nava T  $R_1 = 13^\circ$ , iar la ora 15.25,  $R_2 = 340^\circ$ . Se cere:

- drumul și viteza navei T;
- când M ajunge la traversul navei T și care va fi distanța și relevmentul pentru acest moment;
- care va fi distanța dintre nave și după cât timp nava T va intersecta drumul navei M.

20. Un submarin descoperă în  $R_0 = 305^\circ$ ,  $d_0 = 85$  cab. nava T în  $D_T = 110^\circ$ ,  $V_T = 24$  Nd. Viteza submarinului  $V_M = 10$  Nd. Se cere:

- drumul submarinului  $D_M$  pentru a intersecta drumul lui T prin prova la distanța maximă și care va fi valoarea lui  $d_{max.pv}$ .
- timpul necesar manevrei;
- distanța minimă la care se vor apropia și ce valoare va avea aceasta.

21. Nava M descoperă nava T în  $R_0 = 95^\circ$ ,  $d_0 = 100$  cab.  $D_T = 350^\circ$ ;  $V_T = 30$  Nd. Se cere:

- drumul ce trebuie să-l ia nava M, cu  $V_M = 24$  Nd. pentru a se apropia în timpul cel mai scurt la  $d_1 = 40$  cab. față de nava T;
- timpul necesar executării manevrei.

22. Nava M manevrând cu  $V_M = 36$  Nd., descoperă nava T în  $R_0 = 160^\circ$ ,  $d_0 = 120$  cab. =  $P_1$  (distanța de descoperire a navei T de către M). Nava M hotărăște să manevreze în sectorul prova al navei T,  $D_T = 70^\circ$ , pentru identificarea acesteia. Nava T are  $P_2 = 100$  cab. (distanța de descoperire a navei M de către nava T) și  $V_T = 18$  Nd. Să se determine:

- primele trei segmente de drum;
- durata manevrei pe fiecare segment de drum;
- distanța între nave în momentul intersecției drumului navei T de către nava M.

23. Nava M descoperă nava T în  $R_0 = 340^\circ$  la distanța  $d_0 = 120$  cab.,  $D_T = 90^\circ$ ;  $V_M = 12$  Nd. Nava M manevrează pentru a se apropia în timpul cel mai scurt la  $d_1 = 40$  cab.,  $V_M = 18$  Nd. Se cere:

- drumul lui M și durata manevrei;
- care va fi  $d_{min}$  dintre cele două nave dacă M își continuă drumul de apropiere;
- după cât timp se ajunge la  $d_{min}$ ;  $d_{min} = ?$ ;  $R_1 = ?$

# Semneletoare

**continuare din pagina 26** O contribuție originală, de distinctă competență, este prezentarea poziției porturilor românești în relațiile cu alte porturi dunărene, poziția lor sub aspectul echipării portuare și, nu mai puțin relevantă, relația dintre activitatea portuară și nivelul de dezvoltare economică și socială a orașelor”.

Prin caracterul analitic și sintetic, retrospectiv și evolutiv și aria atotcuprinzătoare a problematicii abordate, precum „Rolul Dunării ca magistrală fluvială a Europei Centrale și de Sud-Est. Semnificații”, „Istoricul cercetărilor. Considerații teroretico-metodologice”, „Favorabilități și restricтивități în apariția și dezvoltarea porturilor dunărene”, „Generații de orașe și porturi dunărene”, „Evoluția orașelor-porturi”, „Traficul portuar”, „Relația dintre activitatea portuară și nivelul de dezvoltare economică și socială a orașelor”, „Morfologii urbane specifice porturilor”, „Ecologia urbană a porturilor dunărene” și „Tendențe de evoluție a orașelor-porturi dunărene”, autorul și-a propus și a reușit cu succes să ofere „o imagine unitară și actuală asupra orașelor-porturi dunărene românești, prin prisma unei viziuni moderne și sintetice de abordare, riguros științifică”.

*Rubrică realizată de comandorul dr.  
Marian MOȘNEAGU*

## Însemnare la cartea „Strategii ale războaielor maritime din Marea Neagră 1953-1944”

*Comandor (r) Neculai PĂDURĂRIU*

Personalitate marcantă a Forțelor Armate Române contemporane, eminent comandant și stat majorist ajuns pe cele mai înalte trepte ale marinei, autor al unor numeroase articole și lucrări de sinteză din domeniul militar, viceamiralul (r) Constantin lordache a îmbogățit acum istoriografia navală cu o adevărată enciclopedie a acțiunilor de luptă desfășurate pe Marea Neagră și pe Dunărea de Jos, începând cu Războiul Crimeii și terminând cu cea de a doua conflagrație mondială, inclusiv ampla, costisitoare și periculoasă dragare a minelor efectuată după încheierea conflictelor. Într-un stil concis și precis, ne sunt prezentate condițiile istorice, geografice, hidrometeorologice, umane, tehnice, tactice etc. care caracterizează zona amintită. Intrând în tema propriu-zisă, autorul nu se mărginește doar la o simplă descriere a bătăliilor, ci realizează o analiză, în mare parte inedită, cu concluzii de ordin strategic, valabile și pentru anii 2000.

Bazat pe o vastă bibliografie, autorul a avut totuși de luptat, în unele privințe, cu sărăcia arhivelor și a bibliotecilor de specialitate românești, mult subțiate în perioada dominației sovietice, dar și cu superficialitatea unor cercetători de la sfârșitul secolului al XIX-lea, extinsă, mecanic, până în zilele noastre. Ca urmare, câteva fapte esențiale din trecutul marinei române au fost înregistrate conform unor surse insuficient documentate sau tributare punctelor de vedere ale istoricilor navali străini. Astfel, s-a trecut foarte ușor peste o mare victorie, exclusiv românească, în care o întregă grupare otomană a fost scufundată în aval de Calafat de artileria de coastă a Flotei, în ziua de 7/19 noiembrie 1877. Apoi, monitorul turcesc scufundat pe

Canalul Macin, la 13/25 mai 1877, apare corect ca fiind Seyfi, la pag. 72 (C. Ciuchi îi zice Duba Seyfi, neștiind că, în flota Sultanului, duba înseamnă monitor și nu face parte din numele navei), dar și Hîfz-ur Rahman (acesta este adevăratul nume, scris și Hîfzîlrahman sau Hîfzîrrahman în literatura turcă), la pag. 75, ceea ce este fals, așa cum o demonstrează nu numai istoriografia navală turcă și rusă, dar și marii istorici navali români M. Drăghicescu, C. Ciuchi ș.a. Această gravă eroare a înaintașilor a fost semnalată de mai multe ori în publicații precum Marina Română, Marea Noastră etc. (mai recent, și în Dicționarul Enciclopedic de Marină), însă Nicolae Koslinski, Ion Bitoleanu ș.a. au repetat-o și au impus-o în cele din urmă. Crezându-i pe cuvânt și neglijându-i pe istoricii navali turci (F. Kurtoglu, A. Biiyuktugrul, A. Guleryuz ș.a.), care sunt cei mai competenți când este vorba de propriile forțe navale, viceamiralul lordache a preluat nu numai această informație necorespunzătoare, ci și denumirile otomane transliterate în secolul al XIX-lea, potrivit regulilor ortografice din engleză, franceză, germană etc, în perioada când turcii scriau cu caractere arabe, ceea ce acum este inacceptabil din punct de vedere lingvistic, din moment ce turca folosește alfabetul latin încă din 1925.

## Porturile Constanța și Brăila Amintiri

Două cărți – rod al pasiunii pentru cartofilie

Prestigioasa revistă de cultură „Tomis”, ediția noimbrie 2009, publică articolul „Amintiri în imagini” semnat de Felicia Petrescu. Se referă la Gheorghe Stănescu ca autor de albume. Acesta a adunat sute și mii de cărți poștale, cartoline, afișe și calendare ce înfățișează viața orașului Constanța, începând cu cea a cetății Tomis.



Datorită pasiunii sale de colecționar, a editat câteva volume care bucură ochiul cunoscătorului sau a celui interesat.

Recent a apărut cartea sa „Constanța – port. Istoria în imagini de epocă”. Volumul înfățișează activitatea milenară a portului care a dezvoltat orașul.

Citim din articol: „Opusul este structurat pe mai multe niveluri de evoluție a portului, o scurtă istorie, influențele diverselor puteri ce au stăpânit Dobrogea, familia regală, traficul de mărfuri, istoria ingineriei portuare și orașul-port actual. O astfel de prezentare a portului de-a lungul timpului sigur că nu s-a mai făcut, fiindcă astfel de imagini – cărți poștale și cartoline – nu sunt la îndemâna oricui”.

În anul 2008 a văzut lumina tiparului valoroasa lucrare „Amintiri din cel mai frumos port de la Dunăre”. Autor este prestigiosul ofițer de marină, comandorul (r) inginer Valeriu Avramescu. Este de fapt o istorie a Brăilei prin cărți poștale cointegrate, autorul fiind un pasionat colecționar.

În studiul consacrat agențiilor de vapoare se afirmă: „Până la înființarea Serviciului Maritim Român (S.M.R.), în anul 1895, transporturile de călători, mărfuri și poștă spre Constantinopol și Levant erau efectuate în exclusivitate de către companiile de navigație străine, ale căror sucursale sau vapoare „Medeea” la 14 august și „Meteor” la 16 august, aparținând S.M.R., inaugura linia transport călători, mărfuri (coletărie) și poștă Brăila – Constantinopol. Putem afirma intrarea într-o mică concurență



Coperta patru

cu vapoarele aparținând vechilor și renumitelor companii străine de navigație. Din anul 1896, odată cu achiziționarea de către S.M.R. a vapoarelor „Ignatia Flora“, devenită „Principesa Maria“, s-au înființat cursele regulate între Brăila și Constantinopol, deservite ulterior și de vapoarele „România“, „Regele Carol“, „Dacia“ și „Împăratul Traian“, ultimele două prelungind linia maritimă până la Pireu și Alexandria“.

Mai multe agenții de vapoare își aveau sediul la Brăila, pe malul Dunării, pe strada cu o singură latură, cealaltă constituind-o Dunărea, anume Fața Portului. La numărul 17 se afla „Societe Francaise de Navigation Danubienne“ aparținând „Compagnie de Messageries Maritimes“.

Pe aceeași stradă se aflau: Agenția Lloyd-ului Englez, agențiile Vapoarelor și Liniei Johnson și Westcott & Lavrance, Birourile Watson&Yanell, precum și firma Lloyd Austriaco.



Este semnalată și o firmă românească „Agenția de vapoare P. Macri &Co.“.

„La sfârșitul secolului al XIX.lea, în portul Brăila se aflau nu mai puțin de șase agenții străine de vapoare: Agenția «Lloydului» (engleză), «Danubiana» (austro-ungară), «Fryssinet» (franceză), «Gagarin» (rusă) și «Florio-Rubatin» (italiană)“.

Frumos și interesant este ilustrat capitolul „Căruțele din port de acum un veac“. La fel „Pescăriile Statului“, cu bărci, sedii ale firmei și un port pescăresc. La p.75-76 sunt trei frumoase ilustrate „Brăila. Portul“.



La p.90 și următoarea admirăm „Vapoare în bascul Docurilor“ și „Vapoare în docurile plutitoare“.

Deosebit de interesantă este corespondența autorului (Valentin Avramescu) cu Monica Lovinescu, inserată în volum.

Un capitol este consacrat activității autorului ca șef mecanic pe fosta canonieră „Eugen Stih“, ulterior Nava Hidrografică 112.

Cartea, un volum de 245 de pagini, este scrisă cu talent și cuprinde documente de epocă și ilustrate inedite și deosebit de interesante.

G.P.

## Alb și negru -Traiul la vapor

ing. Ion NAE, oceanograf pensionar

**Sâmbătă 13 decembrie 1969:** Probabil că în țară e frig, poate zăpadă.

Aici, deși hulă, se luminează a primăvară. Poate chiar vară. Pe la prânz ne-am întâlnit cu „Constanța“ care mergea acasă. Fericiți muritori.

**Duminică 14 dec:** După-amiază se vedea deja insula Lanzarote. Deci s-ar putea ca mâine să fac transbordarea pe „Delta Dunării“ pentru deplasarea spre Labrador. Deja îi invidez pe cei care rămân la vest Africa.

**Luni 15 – marți 16 dec:** Oftica, oficii! O zi, o noapte și încă o zi în radă la Las Palmas. Și dacă nici Las Palmasul nu-i o tentație...! Seara, cu regret îmi iau calabalăcul (urât cuvânt) și trec pe „Delta“. Părăsesc o japoneză pentru o poloneză. Interesant schimb.

**Miercuri 17 dec:** Adios, Las Palmas! De data asta, din radă, nu te-am prea văzut, dar ți-am simțit mireasma exotică atât de excitantă. La prânz, vira ancora. A început traversarea Atlanticului în diagonală. Dă Doamne, mare bună!

**Joi 18 dec:** Zi de traversadă: lungă și anostă. A douăzecea de la plecarea din țară și a nouăsprezecea la valută. Seara e chiar frumoasă: lună, aproape liniște și câteva melodii faine la un magnetofon Sony-stereo.

**Vineri 19 – sâmbătă 20 dec:** La sud de Azore. Suntem tot pe paralele mici 32-33 grade N. Încă e cald, încă e bine. Încă ne mai încântă apusuri cu dungă rază-verde.

**Duminică 21 dec:** La mine în cabină un miros neplăcut, scârbos care nu știu de unde provine și nu-l pot alunga în nici un fel. Oceanul cu hulă groasă. În fața noastră un Law care se deplasează spre NE. Poate merge mai repede ca noi.

**Luni 22 dec:** Undeva la mijloc de Atlantic. Și iată că el începe să nu mai fie cuminte. Eu sper să fie o toană trecătoare. Că doar toate-s trecătoare pe lumea asta. Sau așa par.

**Marți 23 – miercuri 24 dec:** Trist și întunecat. Întunecat și trist. Cu mine în acest balans nemernic mai sunt aproape 90 de suflete. De ce sunt eu așa de singur?

**Joi 25 dec:** Astăzi e Crăciunul. Cumva se simte: sarmale cu mămăligă, cozonac, friptură de pasăre cu ciuperci, vin (particular). Și totuși inima nu simte sărbătoarea. E aici, o simt dar bate pentru acolo. Oare acolo bate pentru aici?

**Vineri 26 dec:** Alcoolul și urmările sale: rom plus vreo patru sorturi de vin prost și iată-mă bolnav. Și mai e și furtună. Dracu să-l ia de voiaj, altoit cu furtună încă din Mediterana. Ar fi timpul s-o mai dea și pe bune.

**Sâmbătă 27 dec:** Mergem întins spre nord. A căzut vântul dar a rămas hula și gerul. Am trecut deja de latitudinea St. John's-ului. Plăcerea însă e alta: am făcut baia săptămânală, s-au schimbat cearceafurile. Mi-am tras și pijama curată și încerc să nu mă gândesc la ce s-ar putea face după baie în cearceafuri curate. Dar ce? Reușesc?

**Duminică 28 dec:** Suntem pe paralela 55 grade N, adică pe zona de pescuit. Totuși, nu știu de ce nu-mi vine să iau în serios pescuitul în această parte de ocean. Poate unde am mers așa de mult. Azi e o lună de când am plecat spre zonă. O lună de transport călare pe-o coajă de nucă.

**Luni 29 dec:** Ar trebui să fie un semn bun: am început pescuitul la început de săptămână pe paralela 56 N. Aici mai sunt și alte nave dar se văd numai în radar, căci e ceață, umezeală, valuri și ceva pescăruși rătăciți.

**Marti 30 dec:** Când nu-i burniță, e ceață. Când e ploaie, e și vânt. Soare niciodată, dar mereu valuri. Aerul în jur de 0 grade C. Ghețuri încă nu-s. Mâine seară e revelionul. Am făcut un plugușor cu iz satiric pentru echipaj. Sper să aibă succes.

**Miercuri 31 dec:** Au apărut și sloiurile. Se simt în bordaj. De nu s-ar simți prea tare. La noapte e Anul nou. Ce înseamnă tradiția: se gătesc oamenii de parcă fiecare s-ar duce să-și ia femeia și să plece la petrecere.

O NOUA ATRACTIE TURISTICĂ DOBROGEANĂ

# CENTRUL MUZEAL ECOTURISTIC DELTA DUNĂRII (CMETDD)

*După ce am auzit toată primăvara, numai lucruri frumoase despre recentul Centrul Eco-Turistic Delta Dunării din Tulcea, în vară am invitat prietenii și rudele pentru a-l vizita. Toți au fost încântați. Nu este numai un acvariu sau numai un muzeu, ci este un centru de cultură, ce valorifică patrimoniul muzeal al fostului Muzeu de Științele Naturii Delta Dunării și pune în valoare patrimoniul natural al județului Tulcea prin prezentarea celor două mari rezervații naturale, de interes mondial: Rezervația Biosferei Delta Dunării (RBDD) și Parcul Național Munții Măcinului. Personal doream să aflu mai multe, lucru ce s-a întâmplat în biroul doamnei dr. ing. Cristina Dinu – șef de secție.*

**Reporter:** Să o luăm cu începutul

**Cristina Dinu:** Imobilul a început a fi construit în anul 1996 și s-a finalizat la sfârșitul anului 2008. Proiectarea și realizarea expoziției de bază (permanentă) și a acvariului, a durat aproape 18 luni, s-a realizat prin implementarea unui proiect Phare în cadrul Programului de Vecinătate România – Ucraina, aplicantul principal fiind Consiliul Județean Tulcea.

Valoarea proiectului a fost de 1,235 milioane euro, din care contribuția externă a fost 500.000 euro. Echipa de proiect a fost coordonată de ing. Octavian Motoc iar manager de proiect d-na Suzana Mihailov. Consultanți științifici : dr.ing. Cristina Dinu, dr.ing. Grigore Baboianu și dr. Alois Lang (Austria).

Inițiatorii realizării clădirii și mutarea Muzeului de Științele Naturii Delta Dunării în noua locație, au fost : prof. dr. Gavrilă Simion – fost director al Institutului de Cercetări Eco-Muzeale Tulcea și regretata arhitectă Gabriela Sarvaș – angajata institutului.

Construcția a fost începută de SC Conexif Tulcea, cu finanțare din bugetul I.C.E.M. – ului, iar din 2006 a fost preluată de Consiliul Județean Tulcea , care, pe baza unui împrumut financiar, finalizează construcția în 2008, cu sprijinul firmei S.C. Coral Tulcea S.A. În anul 2009 clădirea este trecută în administrarea I.C.E.M. Tulcea.

În completarea bazei materiale din C.M.E.T.D.D. sau în organizarea activităților cultural-educative am beneficiat de sprijinul financiar/material a următorilor sponsori: SC Coral SA Tulcea – dotarea spațiului de joacă și organizarea carnavalului pentru copii de 1 lunie; SC Kaviar House București – donarea colecției de sturioni; SC Miadmar Tulcea – donație pești marini; SC Piscicola Tour Jurilovca, SC Sanda Intermed, SC Eurofish Srl, SC Masiva Tulcea – donații pești indigeni; SC Reef Aquarium București – donație rechin și pești exotici, materiale de acvaristică.

C.M.E.T.D.D. se finanțează din subvenția alocată de C.J.T. și din veniturile proprii realizate din : taxe de vizitare, taxe de fotografiere și filmare, din închirierea unor spații și din vânzările de suveniruri.

**Reporter:** Amenajarea mi s-a părut bine gândită, foarte aerisită. Dioramele m-au încântat. Descrie-ți vă rog.

**Cristina Dinu:** Acvariul este amplasat la demisolul clădirii și este organizat pe două sectoare:

- pești indigeni ( răpitori din Dunăre și bălți, pești migratori, pești pașnici din lacuri și bălți, pești imigranți și de cultură, pești din Marea Neagră ) și

- pești exotici dulcicoli și marini (animale de recif), reptile acvatice (țeptoase de Florida).

La parter și etaj este amenajată expoziția permanentă care prezintă istoricul și evoluția în timp a Deltei Dunării,

flora și fauna R.B.D.D., două habitate de interes comunitar (stepa ponto-sarmatică și pădurea dobrogeană ), informații despre Parcul Național Munții Măcinului și o cherhana tradițională, ce ilustrează principala ocupație a locuitorilor din deltă.

La etaj sunt amenajate de asemenea sala multifuncțională, în care se organizează manifestările expoziționale, ludoteca, infoteca și cofetăria.

Sala de conferințe, cu o capacitate de 60 – 90 de locuri și instalație de traducere simultană, birourile, labora-

toarele și depozitele pentru colecțiile științifice sunt amenajate la mansarda clădirii.

**Reporter:** Ați putea intra mai în amănunt, detaliile sunt unele interesante

**Cristina Dinu:** Sigur, de ce nu.

Proiectarea și dispunerea bazinelor în cadrul Acvariului a fost realizată după concepția d-lui arh. Cosmin Vizireanu – SC Prodomo SRL.

Instalațiile pentru funcționarea acvariilor au fost achiziționate și montate de S.C. Aqualand Exim SRL București.

Fundalurile din bazine s-au realizat în Tulcea, din fibră de sticlă și rășini inerte în apă. Substratul de nisip, pietriș și pietre de mare au fost aduse de pe râul Siret (cu sprijinul Primăriei Cosmești – Galați), de pe plajele Neptun, Vama Veche, 2 Mai (cu sprijinul Companiei Naționale Apele Române Constanța).

Materialul biologic de populare a fost obținut prin achiziție (peștii de recif, corali și pietrele vii), prin donație sau din colecția vechiului acvariu (plantele și peștii indigeni).

**continuare la pagina 51**



**Cladirea Centrului Muzeal Eco Turistic  
Delta Dunării - Tulcea**

**Oameni care au fost**

# Comandorul Victor Voinescu

## - istorie și mistificare -

*Gabriel-Felician Croitoru*

Nu este o noutate în a afirma că istoria, în general, poate fi scrisă sub influența a diferiți factori, cel politic fiind, probabil, cel mai puternic. În România, istoriografia a dovedit o inconstanță nedemnă de individiat, trecând prin mai multe perioade, cea mai „neagră” din acest punct de vedere putând fi considerată cea din timpul regimului comunist, când multe date au fost fie omise (unele având chiar caracter de tabu), fie „ajustate” pentru a veni în sprijinul unei idei ce trebuia neapărat demonstrată cu argumente „științifice”, fie falsificate pur și simplu.

Un bun exemplu în acest sens îl constituie un document, semnat de Victor Dușa<sup>1</sup>, referitor la activitatea derulată de Partidul Comunist Român (P.C.R.) în Dobrogea, în perioada celui de-al doilea război mondial, din paginile căruia răzbat falsul istoric, interpretarea voit greșită și, nu în ultimul rând, calitatea intelectuală a unor „tovarăși” care au contribuit din plin la instaurarea regimului comunist în România. De asemenea, tehnica folosită de Victor Dușa este una deja cunoscută, folosită de comuniști ani de-a rândul: „atașarea” de un personaj și preluarea abuzivă a meritelor acestuia.

Documentul la care facem referire a fost elaborat în anul 1954 și publicat, sub formă de studiu, într-o formă prescurtată, în revista Institutului de studii istorice și social-politice de pe lângă C.C. al P.C.R., în anul 1970<sup>2</sup>. În conținutul manuscrisului se regăsesc, pe lângă date generale referitoare la activitatea locală a P.C.R., și o seamă de aprecieri privitoare la portul Constanța și la cadre de conducere ale Marinei Militare, printre acestea numărându-se comandorul Victor Voinescu. Ipostazele în care acesta este prezentat și coroborarea datelor deținute despre el, ridică însă unele semne de întrebare, care ar putea aduce

în discuție atât imaginea comandurului Voinescu, cât mai ales, calitatea și veridicitatea întregii lucrări.

Important de precizat este faptul că în textul publicat în anul 1970, din motive necunoscute nouă, nu au mai apărut mențiunile referitoare la comandantul militar, inclusiv cele legate de comandorul Victor Voinescu.

Astfel, probabil în încercarea de a da o mai mare amploare activităților P.C.R. în zonă, Victor Dușa amintește de faptul că „pe măsură ce războiul se prelungea și sfârșitul lui devenea mai limpede, grupele de activiști de partid și de simpatizanți se lărgeau cu patrioții din rândurile ofițerilor, subofițerilor și ale ostașilor.



**Căpitan-comandorul  
Victor Voinescu**

Spre sfârșitul anului 1942 și începutul anului 1943, începe a lucra un grup patriotic și în marina militară, compus la început de căpitanul V. Negrei, locotenentul Mircea Pavelescu, căpitanul Turcan, sublocotenentul Tudorică, alături de re-

zerviștii concentrați, aspirantul Stroe Botez și caporalul E. Becleanu. Grupul se lărgeste curând cu noi elemente apropiate, cum erau căpitanul Argeșeanu, căpitanul mecanic Viti, maistrul Roman și alții<sup>3</sup>.

În continuare, autorul susține că datorită mijloacelor propagandistice folosite, grupului de activiști și simpatizanți comuniști de mai sus „i se alătură curând și comandorul Voinescu, șeful de stat major al diviziei de mare care, trimis fiind de Antonescu să aducă de la Istanbul în țară cele 2 motonave, „Transilvania” și „Basarabia”, pentru a le folosi în transporturile de război hitleriste, face în acest fel încât cele două vase să nu poată fi aduse și se întoarce în țară de la Istanbul fără ele, fapt care-i atrage luarea comenzii și trimiterea sa disciplinară ca șef al unui depozit militar din comuna Țindărei<sup>4</sup>.

Or, cu ceea ce se cunoaște azi, lucrurile se pare ca au stat puțin diferit. Astfel, între 13 septembrie și 20 octombrie 1943, comandorul Voinescu a fost trimis în Turcia<sup>5</sup> pentru a pregăti motonavele „Transilvania” și „Basarabia”, care urmau, la cererile imperative ale germanilor, să fie aduse în țară pentru a fi transformate în crucişătoare auxiliare și folosite pe frontul de răzărît. Pentru că a tergiversat operațiunea, Mișinea Militară Germană l-a acuzat de sabotaj și a dispus anchetarea și pedepsirea sa. Printr-o rezoluție a Ministerului de Război român, comandorul Victor Voinescu a fost trimis în fața Consiliului de Onoare, dar s-a constatat că după „măsurile luate contra ofițerului ca urmare a acestei trimiteri rămâne constatată că comportamentul ofițerului a fost greșit<sup>6</sup>”.

Cele două pacheboturi de lux au împărțit soarta celorlalte nave militare și civile capturate de sovietici după 5 septembrie 1944. Printre navele care au fost oprite definitiv de sovietici s-a

<sup>1</sup> După propriile afirmații, Victor Dușa, care în perioada interbelică a fost membru al Partidului Țărănesc, a avut între 22 iunie 1941 și 23 august 1944 răspunderea conducerii Partidului Comunist Român în Dobrogea. După instaurarea, la 6 martie 1945, a guvernului prosovietic condus de Petru Groza, Victor Dușa a deținut funcția de prefect al județului Constanța.

<sup>2</sup> Victor Dușa, Din activitatea Regionalei Dobrogea a P.C.R. în timpul celui de-al doilea război mondial în „Anale de istorie”, an XVI, nr. 4/1970, Institutul de studii istorice și social-politice de pe lângă C.C. al P.C.R., p. 91-100.

<sup>3</sup> Victor Dușa, Din activitatea Regionalei Partidului Comunist din Dobrogea în timpul celui de-al doilea război mondial. 1941-1944, mss, p. 9.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Vezi Marian Moșneagu, Impas diplomatic la Istanbul. Cazul Voinescu în „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2002”, tom V, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2003.

<sup>6</sup> Apud Marian Moșneagu, Dicționarul marinarilor români, Editura Militară, București, 2008, p. 505.

### Nava de pasageri „Transilvania“



comandant al submarinului „Delfinul”, pe care l-a adus în țara de la Fiume (Italia). De asemenea, a fost primul comandant al grupului de submarine și vedete torpiloare, după înființarea acestuia, în 1940 și comandant, între anii 1941 și 1943, al distrugătorului „Regele Ferdinand”<sup>10</sup>.

Participant la numeroase misiuni de război, comandorul Victor Voinescu a primit distincții și decorații, printre cele mai importante fiind „Coroana României” în grad de cavaler (1931), „Crucea comemorativă” (1932), Medalia comemorativă „Regele Carol al II-lea” (1936) și Ordinul „Mihai Viteazul” (1944), acesta

numărat și „Basarabia”, fiindu-i schimbat numele cu „Ucraina”.

În octombrie 1944, motonava „Transilvania” a revenit în țară<sup>7</sup>.

Prin urmare, din datele cunoscute, nu rezultă în nici un fel intenția vădită a comandorului Victor Voinescu de a nu respecta ordinele primite și nici că întârzierea aducerii în țară a celor două nave ar fi constituit o inițiativă a reprezentanților comuniștilor din România, pusă în aplicare prin intermediul comandorului Voinescu.

Mai mult, este cunoscută reticenta ofițerilor, în general, de a executa sau pune în aplicare acțiuni care să ducă la încălcarea directă a unor ordine primite. În situația dată, este foarte puțin probabil ca un om precum comandorul Victor Voinescu, cu o carieră militară demnă de invidiat, o experiență prodigioasă și o funcție foarte importantă în ierarhia Marinei Militare, să fi dat curs unui ordin primit nu numai din afara structurii din care făcea parte, dar, lucru și mai grav, din partea unei organizații care la acel moment era scoasă în afara legii.

Mai mult, este cunoscută reticenta ofițerilor, în general, de a executa sau pune în aplicare acțiuni care să ducă la încălcarea directă a unor ordine primite. În situația dată, este foarte puțin probabil ca un om precum comandorul Victor Voinescu, cu o carieră militară demnă de invidiat, o experiență prodigioasă și o funcție foarte importantă în ierarhia Marinei Militare, să fi dat curs unui ordin primit nu numai din afara structurii din care făcea parte, dar, lucru și mai grav, din partea unei organizații care la acel moment era scoasă în afara legii.

În efortul său de prezentare supradiimensionată a activității comuniștilor dobrogeni, Victor Dușa nu se oprește însă aici. După ce amintește de cotitura de pe frontul de est și începerea retragerii armatelor germane și române, referindu-se la ofițerii armatei, autorul susține că „tot mai mulți dintre cei care altădată priveau dela distanță și cu foarte multă rezervă acțiunea partidului, au recunoscut de-a-bea acum justetea și necesitatea ei și a se alătura acțiunii patrioților”<sup>8</sup>. În acest context, Victor Dușa susține – nici mai mult, nici mai puțin – că Victor Voinescu a acționat în strânsă cooperare cu comuniștii români, la inițiativa cărora a derulat



### Nava de pasageri „Basarabia”/„Ucraina“

acțiuni pentru care putea fi acuzat de înaltă trădare și executat: „comandorul Voinescu a colaborat cu regionala de partid și a inițiat acte de sabotaj, întârziind reparații necesare vaselor de transport de luptă ale marinei germane și antonesciene”<sup>9</sup>.

Și în acest caz, prezentarea lui Victor Dușa pare a fi voit greșită, în încercarea de a demonstra că acțiunile comuniștilor au fost cele care au coordonat întreaga activitate antigermană, iar sub comanda lor, membri importanți ai Marinei Militare, precum comandorul Victor Voinescu, au fost simpli executanți.

Aserțiunile lui Victor Dușa vin însă în totală contradicție cu evoluția profesională a comandorului Victor Voinescu. Născut la 2/15 mai 1900, la Ploiești, Victor Voinescu a absolvit școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1922, precum și cursurile școlii de Aplicație a Marinei. A fost ambarcat pe nave militare la mare și la Dunăre, după care a fost trimis pentru specializare în submarine în Italia. Între anii 1934-1936, a urmat cursurile școlii Superioare de Război, iar în 1937 și-a continuat studiile la Școala Navală de Război din Paris. A fost primul

din urmă pentru „curajul, sângele rece și destoinicia cu care a condus distrugătorul „Regele Ferdinand” și Grupul Vedete Torpiloare”<sup>11</sup>.

La fel de important de amintit este și faptul că, în cazul în care comandorul Victor Voinescu ar fi avut așa de bune relații cu comuniștii români, cariera sa de după 23 august 1944 ar fi trebuit să aibă o evoluție exponențială. Nu numai că nu a fost așa, dar noile autorități instaurate la 6 martie 1945 l-au supravegheat prin mijloace specifice, ajungând la concluzia că „face propagandă și amenință pe ofițerii tineri spre a nu da concursul regimului actual”<sup>12</sup>, că face parte dintr-un grup „reacționar” din Marina Regală, cu care are întâlniri, toți fiind cunoscuți cu vederi antiguvernamentale și mai ales antisovietice.

Din această cauză, la 25 octombrie 1945, prin ordin al ministrului de Război, comandorul Victor Voinescu, împreună cu contraamiralul Roman August și comandorii Mișu Petrovici și Constantin Niculescu au fost desărcinați din funcțiile deținute și puși la dispoziția Ministerului de Război.

<sup>7</sup> Carmen-Irene Atanasiu, *Marina comercială română sub control sovietic în „Dosarele istoriei”, an VI, nr. 3 (55)/2001, p. 31*

<sup>8</sup> Victor Dușa, *Din activitatea Regionalei Partidului Comunist din Dobrogea în timpul celui de-al doilea război mondial. 1941-1944, mss, p. 13-14.*

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>10</sup> *Dictionar Enciclopedic de Marină, I, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, p. 528.*

<sup>11</sup> Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români, p. 505.*

<sup>12</sup> *Apud Marian Moșneagu, Între reacțiune și epurare: Grupul „Roman” în „Dosarele istoriei”, an VI, nr. 3 (55)/2001, p. 37-38.*

## Raportul atașatului naval al Marii Britanii la Oslo (noiembrie 1939)

contraamiral (r), ing.

Ioan CHIRIL

Într-o seară a lunii noiembrie 1939, în inima S.I.S. (Secret Intelligence Service – Serviciul secret de informații) al Marii Britanii sosește un pachetel de la atașatul naval de la Oslo. În pachetel se găseau câteva pagini bătute la mașină și o cutie sigilată.

Acest lucru s-a întâmplat după ce atașatul primise o scrisoare pe care cineva o aruncase în cutia lui de scrisori. În scrisoare se preciza că dacă englezii doresc să afle informații despre preocupările tehnico-științifice ale germanilor, atunci să-și notifice anunțul introductiv la știrile în limba germană și, în locul frazelor uzuale, să spună „Alo, aici Londra...”. Astfel presupusul prieten va ști că merită să furnizeze prețioasele informații. Schimbarea în anunț s-a făcut fără întârziere, și în cutia de scrisori a apărut într-adevăr un pachetel. Deschizându-se cu multă precauție cutia, care ar fi putut să fie o bombă, în cutie s-a găsit un tub de sticlă sigilat, asemănător cu o lampă electronică. În cele din urmă s-a dovedit că tubul de sticlă era un dispozitiv de declanșare electronică, construit pentru a acționa focusul radio din interiorul proiectilelor anti-aeriene. Pricipiul de funcționare se baza pe faptul că aceste proiectile urmau să fie fabricate din două jumătăți izolate electric și prevăzute cu echipament electronic capabil să înregistreze schimbările capacității electrice a celor două jumătăți, de fiecare dată când proiectilul se afla în vecinătatea unui al treilea corp.

În afară de cele prezentate, pachetul mai conținea informații variate, printre altele și faptul că avionul „Junkers 88” urma să fie folosit ca bombardier în picaj. Despre marina germană se arăta că dispune de planoare teleghidate acționate ca rachetele, cu o anvergură de aproape trei metri, prevăzute cu control radio pentru a putea fi lansate de avioane împotriva navelor inamice. Centrul experimental unde se desfășurau cercetările se afla la Peenemunde, prima oară când se auzea de acest nume. Iar despre armata germană că pregătea proiectile reactive de calibrul 80 centimetri stabilizate prin giroscopae. Astfel, proiectilele nu zburau pe traiectorii drepte ci pe niște curbe aleatoare și de aceea urmau să fie echipate cu aparatul de ghidare de la distanță prin radio.

Proiectilele erau destinate și atacării liniei Maginot. De asemenea, se arăta că în raidul efectuat în septembrie 1939 de bombardierele engleze asupra orașului Wilhelmshaven, avioanele fuseseră detectate la o distanță de 120 de km de către stații radar germane cu o bătaie de 20 km. Nu era menționată lungimea de undă, dar se sugera să fie căutată de către englezi și apoi să fie bruiate transmisiile. Mai exista însă un alt sistem de radiolocație ce folosea antene parabolice și care funcționa pe lungimi de undă de 6 metri, cu modulație de joasă frecvență. Acest semnal era recepționat de aparatul de zbor și retransmis stației de observație, dar pe o frecvență ușor modificată, așa încât din diferențele de fază să se poată apoi comunica această informație bombardierului, așa încât acesta era în stare să-și determine poziția relativă față de obiectivul stabilit dinainte.

În final, Raportul de la Oslo conținea informații despre două noi feluri de torpile concepute de marina germană. Una era controlată prin radio în primă parte a traiectoriei și apoi era trecută pe autoghidare acustică, realizată prin intermediul a două microfoane plasate în vârful torpilei, așa încât ea se putea îndrepta spre o navă prin recepționarea zgomotului produs de motoarele și elicele acesteia. Al doilea tip de torpilă era prevăzut cu focus magnetic. Acest gen de torpilă (precizează autorul raportului) fusese folosit la scufundarea navei „Royal Oak” în golful Skapa Flow.

Analizând cele transmise de atașatul naval la Oslo rezultă că raportul a fost întocmit de o persoană care poseda cunoștințe tehnice și științifice temeinice și era diferit de tot ce se publicase până atunci în domeniile prezentate.

Ca urmare S.I.S. a prezentat tubul cu declanșator electronic Laboratorului de cercetări al Amiralității pentru ai stabili eficiența și a transmis celor trei ministere militare, terestre, aviație și marină, conținutul raportului. Laboratorul de cercetări al Amiralității a dovedit că tubul electronic era mult mai bun decât orice aparat realizat de Marea Britanie până la acea dată.

Privind părerea celor trei ministere militare, nimeni nu a luat în serios problemele prezentate. Dintre cei neîncrezători, cel mai cunoscut era John Buckingham, directorul adjunct al cercetării științifice din cadrul Amiralității. Acesta a precizat că cine susține aceste probleme este un novice în Serviciul de Informații și că toată afacerea nu era decât o „capcană”. Argumentul lui era că mistificatorii germani se întrecuseră cu gluma, întrucât era foarte puțin probabil să existe măcar un singur om în toată Germania care să aibă cunoștințe atât de vaste despre noutăți militare din atâtea domenii. Când i s-a demonstrat că măcar unele informații erau reale, el a replicat că aceasta este o tactică binecunoscută de a-i oferi victimei câteva informații reale despre care știi că și ea le cunoaște, în speranța de a o convinge că și restul, care este un fals, este la fel de adevărat.

În concluzie raportul a fost trecut cu vederea în toate ministerele, care nu au păstrat nici măcar copii. Totuși S.I.S. a reținut o copie pe care a folosit-o drept punct de plecare pentru activitatea viitoare.

Valoarea raportului de la Oslo urma să fie demonstrată pe măsură ce războiul se apropia de deznodământ. S-a făcut publicitate meritată raportului într-o prelegere ținută după război, la 19 februarie 1947, la Institutul serviciilor armate reunite ale Marii Britanii, în parte și cu speranța ca persoana care-l redactase, indiferent cine era aceasta, să iasă la lumină dacă bineînțeles, supraviețuise marii conflagrații. Dar, în ciuda publicității mondiale făcute raportului, singurul semn de viață care s-a primit a venit de la fostul atașat naval la Oslo Hector Boyes. Acesta scria: „Am fost extrem de plăcut surprins și interesat de rezultatul prelegerii prezentate la Institutul serviciilor armate reunite apărut în „THE TIMES”. Când funcționam ca atașat naval la Oslo îmi amintesc că primeam numeroase scrisori în limba germană. Pe atunci eram asaltați de o avalanșă de scrisori anonime, pe care trebuia să le triem. Traducând din corespondența germană am dat peste lucrări interesante, deși păstram întotdeauna anumite rezerve, din cauză că scrisorile fuseseră puse la poștă în Norvegia.

Când am revenit în patrie după evacuarea din Norvegia, am cerut să văd corespondența, dar fără mult succes. Apoi am uitat de ea, primind o nouă însărcinare în Japonia. Prelegerea dumneavoastră demonstrează că autorul raportului era de bună credință. Se poate să fi fost norvegian? Pentru că la un moment dat am cunoscut un inginer norvegian care lucra pe submarine și vedete torpiloare germane.

Singurul amănunt, care ar putea infirma această supoziție, este germana impecabilă a scrisorilor”.

După evacuarea din Norvegia (1940) atașatul naval la Oslo era căpitanul Hector Boyes și acum, când a scris această scrisoare, (februarie 1947) era contraamiral.



# IMPACTUL DEZVOLTĂRII TEHNOLOGICE ASUPRA STRATEGIEI NAVALE DUPĂ AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Cpt. cdor conf. univ. dr.

impiu Manuel GLODARENCO

Cdor Ionel Dan CIOCOIU

**Electronica.** Direcția în care electronica a adus schimbări importante a fost modul în care informația era procesată. Puterea computerului a fost canalizată spre procesarea unui mare volum de informații care să asigure operatorului datele necesare luării celei mai bune decizii. Războiul a fost supranumit cel al butoanelor, dar acest lucru nu poate descrie substanța transformărilor. Viteza cu care computerul poate procesa informația, permite prezentarea datelor într-o asemenea manieră încât operatorul poate să se gândească la modul de contracarare, în timp ce înainte era permanent ocupat cu analiza multiplelor contacte radar, primirea instrucțiunilor tactice de la nava comandant sau chiar trimiterea instrucțiunilor la alte nave. Aplicarea electronicii în toate domeniile luptei navale a condus, inevitabil, la războiul electronic, termen ce definește înfruntarea dintre doi operatori rivali care caută să-și ghicească intențiile, analizându-și reciproc activitatea electronică. La modul simplu, reprezintă bruierea mesajelor adversarului și a transmisiilor sale radar, dar include și analiza detaliată a semnalelor pentru înșelarea sau dubla înșelare a acestuia. Regula de bază a războiului electronic este că, orice armă care se bazează pe transmiterea energiei electrice poate fi afectată de o aplicare corectă a contraacțiunii acestei energii. Similar, orice altă formă de senzor poate fi folosită pentru a „vedea” sau „auzi” ceva ce nu este acolo. Magia în războiul electronic este să știi exact unde este punctul slab al inamicului.

Efectul electronicii asupra armamentelor constă în aceea că realizează precizia pe care au căutat-o și o caută, permanent, producătorii prin sintagma „o lovitură, o țintă distrusă”. Desigur că numărul loviturilor folosite pentru a nimici/distruge o țintă a scăzut foarte mult, dar costul acestora a crescut exponențial, astfel încât foarte puțini pot să-și permită luxul achiziționării mijloacelor respective.

Pe timpul confruntărilor navale din insulele Falkland au fost lansate numai două duzini de rachete navă-aer de către navele participante, puțin mai multe decât capacitatea magaziiilor de muniții ale unui

distrugător.

Ghidarea prin laser se folosește până și la proiectilele de artilerie, cărora le oferă un nivel de precizie de neimaginat înainte, dar cu costuri considerabile.

Unul din efectele secundare îl reprezintă faptul că aprecierea puterii de foc se face mai greu. O rachetă ghidată este, în sine, un sistem complex de componente, aparate și conexiuni. Numai atunci când racheta funcționează într-un sistem, ea devine eficientă. Aspectele exterioare ale unui astfel de sistem sunt spectaculoase și pot fi constituite dintr-un lansator rotativ sau o antenă a unui radar de urmărire. Părțile importante sunt situate sub punte – computere, procesoare și monitoare, fără a mai menționa conexiunile, sistemele de răcire și magazinele de muniții. Datorită faptului că performanțele radarelor și ale sistemelor de procesare a datelor sunt ținute secrete, este greu de spus, la prima vedere, care dintre nave este mai puternică. Important este că o navă mai slab echipată din punct de vedere electronic va fi scufundată de o navă mai bine echipată, încă înainte ca aceasta să știe măcar că este atacată.

Electronica a schimbat până și arhitectura navală. Până în anii '60, costul corpului navei era dominant, pe când, în prezent reprezintă doar 10% din prețul unei nave de război. Factorilor de decizie din marinele lumii le-au trebuit ceva timp pentru a realiza că a avut loc o schimbare a ierarhiei cheltuielilor. Au fost încercări de a micșora costurile prin reducerea numărului de rachete, fără să se înțeleagă că sistemul este, de fapt, cel care necesită banii, indiferent câte rachete se pot lua la bord de către navă. În cele din urmă, s-a înțeles că proiectarea de nave ieftine dar eficiente este o sarcină foarte dificilă și complexă. Este ușor să construiești nave de luptă care, deși au armament la bord, sunt nesemnificative din punct de vedere militar, pe când concentrarea puterii de luptă pe platforme cât mai mici reprezintă provocarea ultimă pentru proiectanți.

Mentenanța echipamentului este una din activitățile prioritare care au influențat construcția navelor de război. Înainte de existența microcipurilor era nevoie de armate de tehnicieni pentru întreținere. Și, cum, de regulă, aceștia erau mai bine plătiți decât marinarii, costurile de întreținere de-

continuare din numărul 72

veneau din ce în ce mai mari. De asemenea, folosirea acestora pe mare ducea la nevoia creșterii capacității de găzduire la bord și deci la nave mai mari. Unii critici spuneau, chiar, că navele seamănă mai mult cu niște yachturi de lux, decât cu nave de luptă. Mijloacele electronice ale unei nave moderne de luptă sunt mult mai ușoare, dar necesită loc pentru mentenanță. Tentația de a pune mai multe arme pentru a umple spațiile goale este mare, dar proiectanții trebuie să ia în considerare și crearea condițiilor de viață pentru echipaje. În general, s-au format două curente: cel sovietic, cu nave care păreau înțesate cu armament, și cel occidental, care dădea mai mult spațiu și confort echipajului, în dauna armamentului.

Întrebarea vexantă, care are nave mai bune, Occidentul sau Uniunea Sovietică?, era rar înțeleasă chiar și de către cei în uniformă. Nu prea existau termeni de comparație între un crucișător sovietic de 3.000 tone și o fregată americană de 3.000 tone, dar adesea se făceau astfel de comparații. Comparațiile se făceau și datorită faptului că, de regulă, spionajul occidental atribuia navelor sovietice caracteristici mult mai bune decât cele reale. Fiecare categorie nouă de nave sovietice era creditată ca, de exemplu, având viteză foarte mare și, abia după câțiva ani, căpăta caracteristicile reale. Ulterior, lucrurile s-au inversat, proiectanții sovietici căutând să ofere mai mult spațiu echipajelor, în timp ce proiectanții occidentali au crescut numărul echipamentelor militare la bord.

**Propulsia.** Propulsia a evoluat, de asemenea, cu pași mari dar, în același timp, viteza de deplasare a rămas modestă. Nu mai exista acea nevoie de viteză pentru navele de linie din anii '20 sau '30 și nici necesitatea distrugătoarelor din timpul ultimei conflagrații mondiale de a atinge 40 de noduri. Navele moderne au viteze modeste, între 28 – 30 noduri, suficient pentru a asigura flexibilitatea tactică, fără a ține seama de costul combustibilului. Această filozofie a vitezelor mari, caracteristică navelor NATO, era urmare a experienței celui de-al doilea război mondial. Creșterea prețului petrolului, începând cu 1973, a făcut ca să se ia în serios problema costurilor. O viteză de 40 de noduri nu duce la evitarea unei rachete

continuare din pagina 42

# Din lirica marină

## Ion Tutunea - Hercinicul

L-am văzut la Sulina citind în fața frumoșilor elevi de la Liceul „Jean Bart” versuri din acest volum. În încheiere a recitat, cu talent, un poem care a devenit cântec interpretat de Tudor Gheorghe. Creație și emoție.

A făcut poezie, în anii studenției, alături de Nichita Stănescu, Ana Blandiana, Ion Crânguleanu, Adrian Dobrotaru, Ion Alexandru ș.a.

A mai publicat în „Marea Noastră”, poeme trimise la redacție de regretata Eugenia (Jeni) Lungu (Iacovici).

Se autodefinește, în „Elogii Tulcene”, vol VII astfel: „Sunt un specimen «sui-generis» - hibrid cu trup de lebădă, cu miros de pește, viață de pescăruș, aripi de stuf, picioare de egretă, plete de sălcii, mers de broască țestoasă, barbă de zegras, priviri de șarpe hipnotizat cu lacrimi de rouă – sclipiri de sedef, suflul de nufăr și gânduri iuți ca armăsarii sălbatici”.

Este fiu de ofițer de marină, este membru fondator al Ligii Navale Române, filiala Sulina, este un navigator stelar pe cosmice ape.

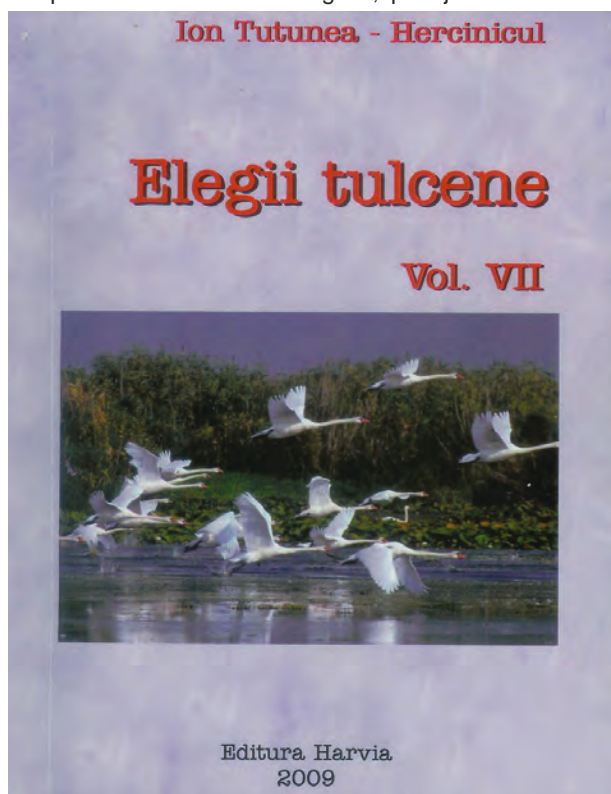
Spicuim din versetele elogiilor, pasajele în care respiră

și timpul ruginește în ancore glorificând/nemișcarea.../”.

Caracatița melancoliei e la mal în corabia visării e eșuată în cer. „Încă se zvâcolește pe estacadă caracatița/melancoliei... /[.....]/Numai corabia visării eșuată e/înfiptă adânc în fildeșul lumii...”.

Dixit !

Petre GEORGESCU



Ivan Konstantinovič Aivazovski (1817 - 1900, n. la Feodosia, oraș-port, la Marea Neagră). Pictor rus, unul dintre cei mai renumiți mariniști

MAREA, gândurile sunt marine, este așteptată CORABIA, poetul NAUFRAGIAZĂ în speranță și este epavă deghizată în iaht strălucitor., timpul ruginește în ANCORE, se vede și o geaman-dură pe cer, corabia visării a eșuat.

Se aude marea „...umbrele ideii fără ziduri/sărbătoresc albul marmorei unui poem unde se/aude marea mișcată în scoica îndurerării.../”.

Gânduri marine nasc visarea care devine tablou pictat „Gânduri marine bolborositoare îmi trec/visarea înrămând-o într-un tablou aivazovschian...”.

Remorchererele plâng, ancorele ruginesc liric.

„Zadarnic te plâng cu lacrimi de bronz remorchererele-n/port

# Din lirica marină

*Singur cerul mi-e stăpân  
(Valul trece)*

**I. L. Caragiale și-a intitulat această poezie „Mic și mare“  
Titlul sub care o publicăm a fost dat de redacție**

## Elegii



Subt pelerinele de pleoape aștept acum corabia încercării să vină să se spargă de un țârm unde în ochi paltinii se îmbarcă în scoarțele de miri dezaripați de vânt munciți de spirit și cu tăișul de idei lăcrimez subt un sarcofag de cuvinte....



Naufragiat în speranță din adâncuri de spirit aiurea înaripat Dezmoștenit de răsărituri de târziu sentimente unde băntuie somnul păcii albe de nuferi și pescăruși exterminați de fantasticele progrese înspre pieire înspre ceea ce încă Doamne nu se cunoaște când străfundul apei de suflet devine mălit mocirlindu-se-n păcate în spargeri de diguri lăuntrice preschimbate-n plăceri uitând că suntem țipete rămase-n zadar când ne zdrobește dublura Ta complice – Natura...



Văzduhul îmi tencuiește cu amăgiri odaia Sufletul încărunțite amintiri subt zăpezi de trăiri Neiertătoare gânduri jefuite în buimace uitării – înstrăinate lanțuri pierdute pentru o iluzorie libertate care mai adânc te încarcerează în temnița însingurării neocrotit de nimeni cu zâmbete princiare în scârbă aruncate – epavă deghizată în iaht suprastrălucitor...

## Emoții de toamnă

*Nichita Stănescu*



A venit toamna, acopera-mi inima cu ceva, cu umbra unui copac sau mai bine cu umbra ta. Mă tem că n-am să te mai văd, uneori, că or să-mi crească aripi ascuțite până la nori, că ai să te ascunzi într-un ochi străin, și el o să se-nchidă cu o frunză de pelin.

Și-atunci mă apropii de pietre și tac,  
**iau cuvintele și le-nec în mare.**  
Șuier luna și o răsar și o prefac  
într-o dragoste mare.

*Versuri de I.L. Caragiale*

I  
Trece un prăpăd pe lume...  
Dinspre larg de ocean  
Cu ce neagră turbă bine,  
vine vajnic uragan,

II  
E o spaimă-n toată firea...  
Păsări albe fug, s-ascund;  
Pinii seculari se-ndoaie;  
pești, jivine merg la fund.

III  
Urlă ape biciuite,  
dau nebune către mal;  
Calcă unul peste altul  
și se-nghite val de val

IV  
Geme farul... Un grăunte  
de nisip, nepăsător  
Râde de urgia oarbă  
și de groaza tururor



V  
Râzi? Nu vezi?, I-întreabă farul  
„Ba văd bine“, zice el  
„Ș-apoi, dacă vine, - vină  
Sunt atât de mărunțel!“

VI  
„Rădăcini eu n-am, să-mi pese!  
nu mă simt deloc legat –  
Ori în adâncimea mării,  
ori la soare de uscat –

VII  
Să mă spulbere de-aicea  
cu tot eu am să rămân:  
Mie, unuia, oriunde  
Singur cerul mi-e stăpân!“

## TRISTIHURI

Am primit la redacție, de la domnul Florin Grigoriu, membru al Societății de Haiku Constanța, un număr apreciabil de versuri-tristih, cuprinse în lucrarea „Marea în poezia de sorginte niponă“, apărută în revista „Paradox“ nr.105/2009 și în antologia „Scoici de mare“. Din lipsă de spațiu publicăm doar câteva dintre ele.

Dinspre mare  
păcelele ceții  
învăluie cornul lunii  
*Sonia Coman*

În port  
pe nava răsturnată  
un pescăruș mort

*Rădu Patrichi*  
Trecu vaporul  
în urma lui săritura  
unui pește

*Dan Doman*  
Unduiesc valuri –  
alintate de soare  
coapsle mării

*Ioan Marinescu*

Soarele seara  
se ascunde de noapte  
în poala mării

*Ioan Marinescu*

Epava:  
sub vântul de niciunde  
fără de drum pe mare

*Ioan Marinescu*

Val zbuciumat  
izbește-n răstimpuri –  
la pupa navei

*Alexandra-Flora Munteanu*

Lecții de inițiere

# Navigația maritimă (V)

## DREAPTA DE ÎNĂLȚIME

Cdor (r) Ion Apostol

Este plăcut și folositor pentru ofițerul de marină-punte, mai tânăr sau mai în vârstă, să-și reamintească din când în când unele cunoștințe însușite în anii de studii. După absolvirea școlii, indiferent de profilul ei, nu ne este îngăduit să uităm chiar tot ceea ce am învățat cândva. În ceea ce îl privește pe ofițerul de marină-punte, oricare ar fi statutul lui la un moment dat, el este obligat să știe, dacă se respectă, câteva definiții corecte a unor termeni din navigația învățată în „Școala Navală” (denumire generală), printre care și definiția „drepte de înălțime”, principală metodă de determinare a punctului navei pe mare în „navigația astronomică”.

Acesta este considerentul pentru care ne-am propus ca în rândurile de mai jos să ne reamintim metoda determinării punctului navei cu observații la aștri, folosindu-ne de teoria drepte de înălțime, al cărei autor este Mercq de Saint-Hilaire, amira-lu francez din secolul XIX.

### 1. Terminologia folosită în prezentarea teoriei:

- *loc geometric*: mulțimea punctelor din plan s-au spațiu, care au o proprietate caracteristică comună;

- *cerc de înălțime sau cerc de egală distanță zenitală*: este locul geometric al tuturor observatorilor de pe sfera terestră, care în același moment măsoară aceeași înălțime la un astru. (fig.1)

de înălțime; Z – zenitul observatorului „0”;

- *înălțimea astrului (h)* – este arcul de cerc vertical măsurat de la orizont până la astru; ia valori de la 0° la 90° (reprezentare în fig.2);

complementul înălțimii astrului;

- *orizontul observatorului (HH')* – cercul mare rezultat din intersecția sferei cerești cu planul perpendicular pe linia zenit-nadir, care trece prin centrul sferei;

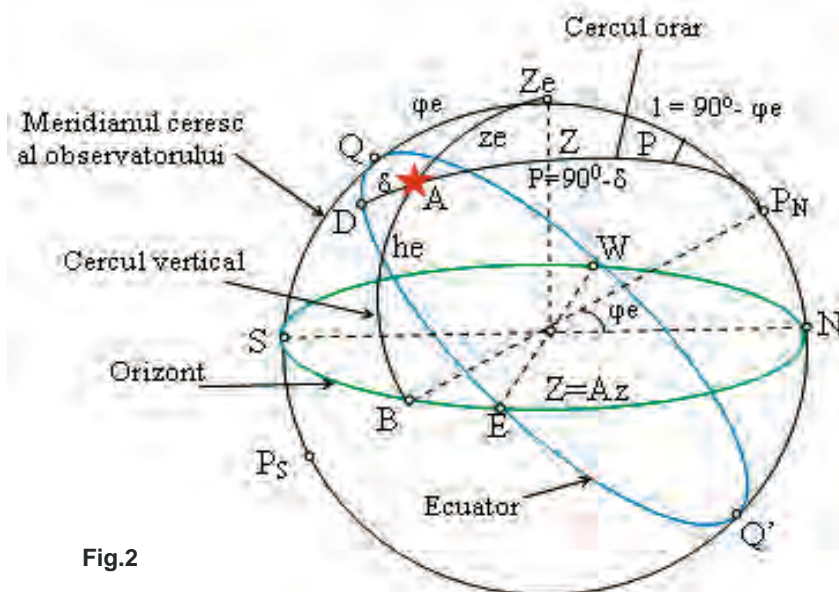


Fig.2

- *cercul vertical al astrului* – cercul mare de pe sfera cerească perpendicular pe planul orizontului, care trece prin punctele zenit și nadir (Z și Na). I se mai spune și „verticalul astrului”;

- *azimutul astrului (Az)* – unghiul pe orizont măsurat de la punctul cardinal „nord” până la cercul vertical al astrului; ia valori de la 0° la 360° și se măsoară în sens (mersul acelor ceasornicului);

- *punctul subastral (A)* – proiecția unui astru pe sfera terestră; este centrul cercului de înălțime al astrului respectiv; (vezi fig.1)

- *punctul determinativ (Z')* – este intersecția azimutului punctului subastral cu cercul de înălțime al astrului;

- *dreaptă de înălțime* – tangenta dusă la cercul de înălțime în punctul determinativ (Z');

- *latitudinea observatorului (phi)* – arcul de meridian ceresc măsurat de la ecuatorul ceresc până în punctul zenit, sau înălțimea polului ridicat deasupra orizontului; ia valori de la 0° la 90° (nordică sau sudică);

- *colatitudinea (l)* – arcul de meridian ceresc măsurat de la polul ridicat până în punctul zenit; ia valori de la 0° la 90° (este complementul latitudinii) (Fig.2) Z-Na – linia zenit-nadir; HH' – orizontul observatorului; PN – PS – axa poliilor cerești sau axa lumii; QQ' – ecuatorul ceresc; PN – pol ridicat (deasupra orizontului); PS – pol coborât (sub orizont); ZAPN – triunghiul

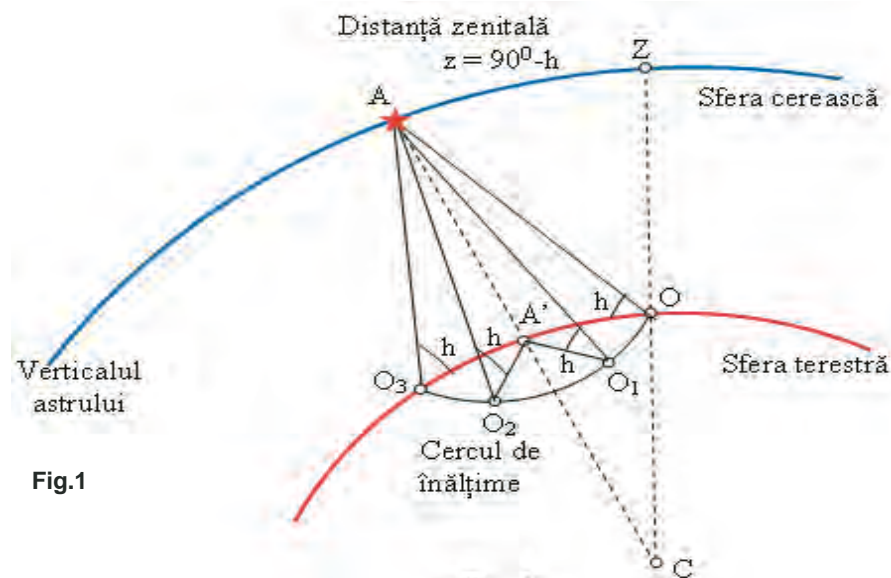


Fig.1

A – astrul la care s-a măsurat înălțimea „h”; A' – punctul subastral; O, O1, O2, O3 – observatorii aflați pe cercul

- *distanța zenitală (Z)* – arcul de cerc vertical măsurat de la astru până la punctul zenit; ia valori de la 0° la 90° (este

sferic de poziție.

- *declinația astrului* ( $\delta$ ) – arcul de meridian ceresc măsurat de la ecuatorul ceresc până la astru; ia valori de la  $0^\circ$  la  $90^\circ$  (nordică sau sudică);

- *distanța polară* ( $p$ ) – arcul de meridian ceresc măsurat de la astru până la polul ridicat; ia valori de la  $0^\circ$  la  $90^\circ$ ;

- *ecuatorul ceresc* – cercul mare de pe sfera cerească rezultat din intersecția sferei cerești cu un plan perpendicular pe axa polilor (axa lumii) ce trece prin centrul sferei;

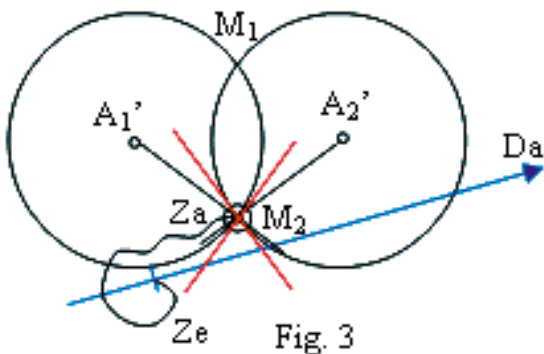
- *triunghi sferic de poziție* – triunghiul pe sfera cerească format de meridianul ceresc al observatorului, cercul vertical al astrului și cercul orar al astrului.

Laturile triunghiului sunt: distanța zenitală ( $z$ ), distanța polară ( $p$ ) și colatitudinea ( $l$ ), iar unghiurile sunt: unghiul la zenit ( $Z$ ), unghiul la pol ( $P$ ) și unghiul la astru ( $A$ ).

**2. Determinarea punctului navei cu observații la aștri, metoda dreptelor de înălțime**

Metoda are la bază teoria conform căreia mulțimea observatorilor de pe sfera terestră, care în același moment măsoară aceeași înălțime la un astru, se găsesc pe un cerc numit „cerc de înălțime“.

Dacă simultan se măsoară înălțimea la un al doilea astru, conform teoriei ne aflăm cu nava și pe cercul de înălțime corespunzător acestui astru. În același timp (momentul celor două observații) nu putem fi cu nava pe cele două cercuri de înălțime decât într-unul din cele două puncte în care acestea se intersectează; dar în care? Răspunsul logic: în punctul de intersecție cel mai apropiat de punctul estimat în care se găsea nava la momentul măsurării înălțimilor. (Fig.3)



$A_1'$  și  $A_2'$  sunt centrele cercurilor de înălțime care se intersectează în punctele  $M_1$  și  $M_2$ . Punctul astronomic al navei

( $Z_a$ ) se va găsi în  $M_2$ , intersecția cea mai apropiată de punctul estimat al navei ( $Z_e$ ).

Cele două cercuri de înălțime  $A_1$  și  $A_2$

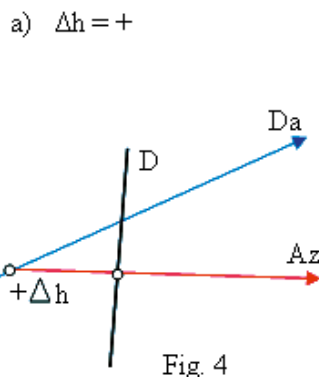


Fig. 4

pe care se găsea observatorul în momentul executării observațiilor la aștrii  $A_1$  și  $A_2$  se află pe sfera terestră; pentru a determina punctul navei ( $Z_a$ ) ar trebui să le reprezentăm pe harta de navigație.

Nu putem face însă această reprezentare din două motive:

1 – raza cercurilor este foarte mare; cercurile nu s-ar încadra în dimensiunile hărții de navigație. Exemplu: la un astru a cărei înălțime este  $50^\circ$ , raza cercului de înălțime, egală cu distanța zenitală a astrului, este  $r = z = 40^\circ$ ;  $40^\circ = 2400'$  arc de cerc vertical = 2400 Mm;

2 – pe harta de navigație, care este o proiecție „Mercator“ a unei porțiuni din sfera terestră, cele două cercuri se proiectează ca două curbe cu contururi diferite de circumferința cercului.

Pentru a se depăși aceste două dificultăți, autorul teoriei dreptei de înălțime a demonstrat că se face o eroare mică nesemnificativă dacă admitem că punctul navei se află pe tangenta dusă la arcul  $M_1 M_2$  (fig.3), arc mic al cercului de înălțime aflat în apropierea punctului estimat al navei ( $Z_e$ ), tangenta dusă în

punctul în care azimutul astrului intersectează arcul respectiv. Acest punct poartă denumirea de „punct determinativ“ ( $Z'$ ), iar tangenta dusă perpendicular pe azimut prin acest punct se numește „dreaptă de înălțime“ ( $D$ ).

Pe două drepte de înălțime, în același moment, punctul navei nu se poate găsi decât la intersecția acestora. Aceasta este teoria determinării punctului astronomic al navei cu observații la aștri, metoda dreptelor de înălțime.

Elementele necesare trasării pe hartă a unei drepte de înălțime sunt următoarele:

- *înălțimea adevărată a astrului* ( $h_a$ ), cal-

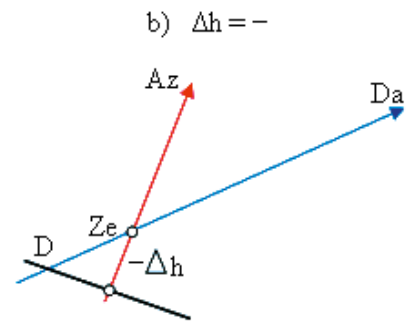


Fig. 5

culată din înălțimea măsurată cu sextantul;

- *înălțimea estimată* ( $h_e$ );
- *azimutul estimat* ( $Az$ ) al astrului;
- *distanța de la punctul estimat* ( $Z_e$ ) la *punctul determinativ* ( $Z'$ ), dată de formula  $\Delta h = h_a - h_e$ .

Înălțimea estimată ( $h_e$ ) și azimutul astrului se calculează rezolvând triunghiul sferic de poziție cu formulele ce presupunem că sunt cunoscute:  $\sin h_e = \sin \varphi_e \times \sin \delta + \cos \varphi_e \times \cos \delta \times \cos P$ ;  $\sin Z = \cos \delta \times \sin P \times \sec h_e$ .

În ceea ce privește valoarea în minute de arc a lui „ $\Delta h$ “, din calcul acesta poate rezulta cu semnul (+) sau semnul (-).

Când „ $\Delta h$ “ rezultă negativ (-) dreapta de înălțime se trasează în același mod dar pe direcția opusă azimutului; punctul „ $Z_e$ “ se află în interiorul cercului de înălțime. (Fig.4 și Fig.5).

Observațiile astronomice pentru determinarea punctului navei cu metoda dreptelor de înălțime se pot face: ziua, observații succesive la soare; noaptea (la crepusculul de seară sau cel de dimineață), cu observații simultane la stele, planete sau lună.

Precizia dreptei de înălțime, respectiv precizia punctului astronomic, poate fi afectată de următoarele erori: erori de observație, la măsurarea înălțimilor cu sextantul sau la citirea orei cronometrului; erori la calculele efectuate de observator (ofițerul de cart sau ofițerul cu navigația); erori proprii metodei folosite, prin înlocuirea cercului de înălțime cu dreapta de înălțime (nesemnificative).

Precizia punctului astronomic va fi cu atât mai mare cu cât primele două categorii de erori, proprii observatorului, vor fi mai mici; aceasta depinde de atenția și antrenamentul ofițerilor de punte în executarea observațiilor la aștri și efectuarea corectă a calculelor.

# Marea Noastră

## Marinarul sportiv

episodul 3

comandor (r) veteran de război

Nicolae MUJICICOV, din Careul Marinarilor

A urmat în aprilie 1940 ambarcarea promoției pe „Mircea” și inerent, ruperea noastră de viața sportivă organizată a Constanței. Trăim o minunată perioadă de amarizare propriu-zisă în arborada „Bricului”, perioadă întreruptă brutal de evenimentele politice ale aceluși an nefast – 1940. Ultimatumul U.R.S.S.-ului și cedarea Basarabiei și Bucovinei duce la retragerea în port a navei-școală și o perioadă de timp viața noastră se desfășoară în incinta portului, cu consemn de venire în oraș. O scurtă debarcare și împrăștiere pe la diverse unități ale Marinei este urmată cu revenirea la bordul lui „Mircea”.

Și acum intervine o ocazie în care este solicitată prezența noastră, a celei mai puternice echipe din Constanța, la o scurtă competiție, în care se pune la bătaie o cupă pentru învingători. Aspirantul Alin Petrescu, fostul nostru coechipier, obține o învoire pentru noi de la „Mircea”, comandat pe atunci de căpitanul Damba Gustav-Grigore (și el devenit ulterior Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul”).

În frunte cu domnul ofițer Alin ne prezentăm pe teren la meciurile programate și, cum era de așteptat, cupa ne revine. Mândri nevoie mare ne întoarcem la bord și prezentăm trofeul comandantului. A urmat o scurtă felicitare din partea acestuia și cupa dispare în compartimentele navei, inaccesibile nouă, iar noi rămânem cu „buza umflată”. Speram să sorbim un pic de „șampanie” din trofeul câștigător.

După reambarcare și șmotrul din „arboradă” care a urmat, ne prezentăm din nou la Școala Navală, de data aceasta în postura de „domni elevi”. Apăruse noua promoție, cea din 1942. Prima grijă a vechilor componenți ai echipei a fost depistarea unor eventuali „voleibaliști” din rândul „guzizilor”. Și astfel echipa se îmbogățește cu Vlad Caneri,

provenit de la liceul militar „Mihai Viteazul” și Dinescu Lupu (erou căzut la datorie la dragarea Dunării de mine magnetice - 1944). Pe acesta din urmă îl cunoșteam foarte bine de la liceul pe care îl absolvise, „Cantemir Vodă”, din București și unde făcuse parte din a doua garnitură a echipei „Avântul Sportiv”, echipă în care jucasem și eu. Pe lângă aceștia mai erau și alții cu deprinderi destul de bune în jocul de volei, promoția respectivă numărând peste 50 de elevi numai la secția punte. Puteam constitui ușor un partener pentru jocurile de antrenament.

Reintrăm în viața sportivă a Constanței și totul se desfășoară normal și bine până la tristele evenimente ale rebeliunii legionare. Începe iar un sever consemn în școală și ruperea noastră de activitatea voleibolistică a orașului. Și cu toate aceste restricții și piedici are loc cel mai important eveniment în viața echipei Școlii Navale,

Către Redacție

Între frumoasele aspecte ale vieții umane, legăturile suflătești 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.

cunoscută deja ca o echipă reprezentativă a „Marinei Regale”.

Nu știu prin cine, nu știu cu ce ocazie, se obține permisiunea de deplasare la București, în vederea unei confruntări de palmares cu campioana României a acelor vremi, echipa „Bonaparte”. Din această echipă făcea parte o figură cvasilegendară a marelui sportiv al României, Costi Herold. A fost campion de decatlon la atletism, campion la tenis, campion de înot, jucător de hochei pe gheață, campion ani de-a rândul în loturile naționale de handbal (de câmp), volei și baschet. La toate acestea trebuie adăugat un caracter de o probitate fără cusur, dublat de o modestie impresionantă (mă mândresc că în a doua mea meserie de profesor de educație fizică, l-am avut coleg pe „Costi”).

Pe lângă Herold mai făceau parte din echipă Hantzi Dragoș (un foarte bun hocheist) și alți sportivi între care un oarecare Sami Grunstem. Este interesantă prezența acestuia în echipa „Bonaparte” în plină perioadă de antisemitism din țara noastră.

Confruntarea are loc în luna martie 1941 și se desfășoară în sala „Înainte” de pe Bulevardul Știrbei. Clădirea acelei săli există și în prezent, dar nu știu ce destinație mai are. În nici un caz sportivă.

Spre surprinderea generală, marinarii desfășoară un joc magistral și se afirmă ca primă valoare în voleiul acelor zile.

Au urmat apoi antrenamente și jocuri amicale și oficiale în Constanța până când, în luna mai, echipa se risipește. Promoția 1941 este avansată la gradul de aspirant și componenții ei și odată cu ei și cei ai echipei, întăresc unitățile Marinei pe mare și pe Dunăre. Și totul sub apăsarea neagră a zilelor de război ce vor urma și care pentru noi poartă fatică dată de 21 iunie 1941.

Abia după ce inamicul, care amenințase de pe mare și din aer Constanța, este aruncat de parte spre nord și est, viața

orașului revine aproape la normal. Dar, pe undeva, noua echipă, fără cei din „1941”, risipiți pe la nave, nu mai are strălucirea din trecut și de fapt viața sportivă a orașului lăncezește.

Totuși, dragostea de mișcare, de joc își face loc în preocupările „bătrânilor” și în limita timpului de care dispun, a prezenței în port și nu în largul mării, au loc dese manifestări și jocuri amicale în incinta portului, sau în vecinătatea Constanței.

O ultimă răbufnire a vechilor „coechipieri” are loc în vara anului 1943. Neobositul comandor Niță Voinescu organizează o întâlnire a echipei „Marinei” cu echipa similară a ANEF-ului (Academia Națională de Educație Fizică), care își desfășura perioada de instruire la Eforie Nord, la minunata bază de care dispunea (sală de sport și gimnastică, poligon de tir, pistă de atletism și bazin olimpic pentru înot și săruturi în apă).



Momente de destindere undeva pe malul lacului Sutghiol (1943-1944)

pentru

# tineret

Din rândurile studenților de atunci și a unor cadre didactice mai tinere, se constituise o echipă reabilă de volei. Este inutil să înșir numele celor ce o compuneau, ele nu ar spune nimic cititorilor acestor amintiri. I-am întâlnit pe unii din aceștia cu mulți ani mai târziu, când am fost și eu student și absolvent al ANEF-ului. Această echipă avea avantajul evident al unei pregătiri fizice și tehnice de înalt nivel și, în plus, evolua pe terenul propriu.

Dar ce echipă prezenta „Marina” lui Niță Voinescu. Ea a reprezentat atunci, nici mai mult nici mai puțin, decât o adunătură de vechi jucători răspândiți prin toate cotloanele portului. Și astfel a venit Mircea Bolintineanu de pe remorcherul „Duce”, Mircea Răianu de pe canoniera „Stihi”, Plache Ionescu de pe „Murgescu”, Vlad Canari de pe torpilorul „Zmeul”, Colea Mujicov de pe distrugătorul „Ferdinand”, Țurică Ignațiu de pe canoniera „Dumitrescu”. Știu că au mai fost unul sau doi componenți, dar memoria nu mă mai ajută să-i citez. Lipsea una din piesele de bază, Victor Gadidov, pierdut undeva pe la Flota Fluvială.

Interesant este faptul că s-a găsit un moment când majoritatea navelor noastre de luptă nu erau plecate în diverse misiuni, lucru foarte rar posibil.

Încărcați cu toții, conducerea, echipa, galeria într-un camion



Amatorii de o „bășică”. Între ei Cotoi, Colea, Porcu și Plache (1944)

militar, ne prezentăm într-o după-amiază la Eforie. În același timp din portul Constanța pleacă pe calea apei trei remorchere militare, care ancorează sub faleza din dreptul bazei sportive a ANEF-ului.

Începe meciul și, spre surprinderea generală, echipa parcă a renăscut. Cred că la aceasta a contribuit și relaxarea psihică prin care treceam și explozia de dăruire fizică. La marginea terenului de joc a fost postat un marinar semnalizator cu pavilioanele respective. Al doilea se afla chiar la marginea falezei, în vederea remorcherele ancorate. De câte ori echipa noastră marca un punct, semnalizatorii transmiteau vestea spre remorchere, care la rândul lor salutau succesul prin sunetul sirenelor lor.

Și așa, în plină voie bună, reușim să biruim profesioniștii. Cu această ocazie Vlad Canari s-a „căptușit” cu Anca, studentă și care îi va deveni în scurt timp soție. Deci victorie pe toată linia, dar și ultima din scurta existență a unei echipe de suflet, de suflet mare, cum numai marinarii pot avea.

A povestit o „poveste adevărată” Moș Colea, iar în înșirarea acestor amintiri a avut toată încuviințarea lui Plache, ultimii „din mohicani” ai acelor timpuri.

## Marea Noastră

### CUNOȘTINȚE MARINĂREȘTI - minitest -

1. Calota din materialul magnetic care protejează compasul magnetic (busola) navei, prevăzută cu un capac cu geam pentru citirea gradajilor rozei busolei se numește:

- a. habitaclu
- b. hublou
- c. halou

2. Ancorarea cu două ancore ale căror lanțuri fac un unghi de cel puțin 60° se numește:

- a. acostare
- b. abordare
- c. afurcare

3. Poziția relativă a navei (ambarcațiunii) față de vânt se numește:

- a. alură
- b. aliură
- c. abitaclu

4. A fixa obiectele de la bord pentru a nu se deplasa la balans se numește:

- a. ancora
- b. amara
- c. derapa

5. În mitologia greacă Zeița mării, soția zeului Poseidon și una din cele cincizeci (sau o sută) de fiice ale lui Nereus și Doris (fiica zeului Oceanus) numite Nereide este:

- a. Afrodita
- b. Amfitrite
- c. Venus

6. Ansamblul catargelor, vergilor, ghiurilor și picurilor navei se numește:

- a. velatură
- b. arboradă
- c. operă vie

7. Primul submarin construit în America în 1897, care avea roți pentru a se deplasa pe fundul mării s-a numit:

- a. Nautilus
- b. Argus
- c. Argonaut

8. Țesătura specială rezistentă din care se confecționează pavilioanele (stegulețele de la nave) este:

- a. astic
- b. astar
- c. artimon

9. Piesă metalică instalată la bord sau pe cheu și folosită pentru a lua volta parâmelor (a lega frânghiile) este:

- a. barbotin
- b. barbetă
- c. baba

10. Partea din stânga unei nave sau ambarcațiuni când privim de la pupa spre prova se numește:

- a. tribord
- b. babord
- c. bordul comandantului

**continuare de la pg.35**

și nu crește abilitatea de a scufunda un submarin atomic. Așadar, reducerea rezonabilă a vitezei care să reducă costurile de operare a fost răspunsul proiectanților la criza petrolului. Dacă era nevoie de urmărirea cu viteză mare a unei ținte submarine, elicopterul putea asigura acest lucru repede și eficient.

Elicopterul a transformat lupta antisubmarin. A adus și alte schimbări în proiectarea navelor. A trebuit să se găsească spațiu pentru hangar și pentru puntea de decolare/apuntare. Nava trebuia să asigure platforma stabilă pe mare agitată. Hangarul pătrat acționa ca o capcană pentru vânt și dezavantaja nava la manevră.

Așezarea lui prea spre pupa nu era posibilă datorită faptului că nu se asigura stabilitatea necesară, iar spre mijlocul navei influența amplasarea armamentului și radarelor. De principiu, s-a ales o poziție intermediară care a reușit să acomodeze cele două impedimente.

Alt avantaj al elicopterului este raza de acțiune care asigură posibilitatea de a privi dincolo de orizont, avantaj foarte important, având în vedere creșterea distanței de folosire a armamentelor.

**Comunicații.** Importanța forțelor navale în managementul crizelor pe timp de pace a crescut, ceea ce a făcut ca și nevoia de comunicații să crească. Comandantul trebuie să aibă legătura cu superiorii săi, indiferent de distanța la care acționează. Comunicațiile navă-navă și navă-uscat trebuie să fie sigure și protejate la bruiaj sau interceptare. Avioanele și navele trebuie să identifice inamicul înainte de a folosi racheta. Era o necesitate acută a Războiului Rece, când o greșeală putea duce la escaladarea conflictului. Comanda, controlul, computerele și comunicațiile, la care s-au adăugat informațiile, (4C+I), au devenit termenul care caracterizează, la ora actuală, nevoia de comunicare.

**Submarinul.** Impactul submarinului asupra luptei navale a fost similar cu cel al avionului pe timpul celui de-al doilea război mondial. Propulsia nucleară a creat adevăratul submarin, capabil să navighe săptămâni și luni fără să iasă la suprafață pentru reîncărcarea bateriilor.

De asemenea, i-a crescut viteza, astfel că numai cele mai rapide nave pot să-l evite. La un moment dat se vehicula ideea că submarinul va lua locul navelor de suprafață de luptă. Această idee a fost, însă, aproape imediat abandonată.

**Transporturile navale.** Problemele Vestului erau mai acute decât ale blocului



**Portavion din dotarea Flotei Statelor Unite ale Americii**

comunist. Vestul era constituit dintr-un grup de state strâns legate comercial și industrial printr-un comerț liber. Totul era bazat pe libera comunicare pentru menținerea prosperității și, poate de aceea, nevoia de comunicații pe timp de război era mai mare. De asemenea, a devenit clar că, odată cu creșterea instabilității, păstrarea liberă a căilor de comunicații pe care să se poată aduce materiile prime, era la fel de importantă ca menținerea unei stări de bine relativ și în țările lumii a treia, ca și în țările în curs de dezvoltare. Era nevoie și de nave de suprafață pentru protejarea comunicațiilor maritime.

Uniunea Sovietică, cu o suprafață restrânsă și cu mari surse de materii prime, nu avea astfel de probleme și putea să-și dedice energiile pentru apărarea proprie, fără a fi nevoie să aloce resurse pentru protejarea comerțului mondial. Era dilema clasică a puterii maritime împotriva puterii terestre – puterea terestră deține liniile de comunicații interioare, dar puterea maritimă poate alege și punctele slabe exterioare propriului teritoriu. Pentru a face acest lucru trebuie să poți garanta securitatea scurgerii materiilor prime pe calea aerului și pe mare. De aceea, nu ar trebui să existe conflict între deținerea controlului, atât a spațiului aerian cât și al celui maritim. Controlul numai al primului nu asigură suficiente materii prime, iar numai controlul spațiului maritim, fără controlul spațiului aerian, este fără sens.

**Strategii navale ale celor mai mari puteri maritime**

Cea mai mare putere maritimă a momentului este reprezentată de Statele Unite, ale cărei flote de război domină lumea după 1945. Principalele sale parteneri sunt marinele țărilor membre NATO, cu care au o structură de comandă comună pentru apărarea Atlanticului de Est și a Mediteranei. Diferitele forțe navale europene împart responsabilitățile pentru apărarea propriilor zone, și contribuie la exercițiile întrunite internaționale sau locale care se desfășoară. Marina Statelor Unite are, bineînțeles, interese și în afara NATO și are desfășurate flote puternice în Mediterana, Atlantic și Pacific.

**Marina sovietică.** Venirea la conducerea marinei sovietice, la mijlocul anilor '50, a amiralului Gorșkov, a fost socotită de unii analiști navali ca punctul de start al expansiunii navale sovietice dar, de fapt, amiralul



**Amiralul de flotă al Uniunii Sovietice Serghei Gorșkov**

nu a făcut decât să dea, din nou, glas unui mai vechi vis rusesc de a avea o marină care să domine mările. Adeseori se uită celelalte trei încercări ale rușilor de a construi o forță navală de nivel mondial. De fiecare dată au fost stopați de către o catastrofă majoră. Bătălia din strâmtoarea Tsushima, în 1905, primul și al doilea război mondial au pus capăt, de fiecare dată, visurilor de supremație navală a Rusiei. La sfârșitul ultimului eșec, predecesorul lui Gorșkov, amiralul Kuznețov, a pus bazele unei noi marine, și multe dintre navele apărute în primii ani sub comanda lui Gorșkov au fost rezultatul muncii sale. Flota sovietică acoperea patru oceane, din care Flota de Nord și Flota din Pacific erau cel mai bine plasate pentru a amenința căile de comunicații

Navă de luptă sovietică



occidentale, mai ales datorită accesului liber la marea deschisă. Flota din Baltica era socotită secundară, deoarece forțele NATO ar fi putut, cu ușurință, în caz de război, să îi blocheze ieșirile în marea liberă. În aceeași poziție se afla și Flota din Marea Neagră, care nu putea forța Strâmtoarea, acestea fiind zone foarte



La bordul unei nave de război sovietice

ușor de apărat. Răspunsul putea fi, însă, puțința de a avea cât mai multe nave în marea liberă la începutul unei eventuale crize.

Escadrele sovietice din Marea Mediterană și Oceanul Indian făceau parte din compunerea Flotei Mării Negre.

Unul din avantajele strategiei sovietice era Sistemul Global de Supraveghere Oceanică, care avea drept scop principal de-

TECTAREA tuturor forțelor de suprafață și submarine (oricând era posibil) ale Occidentului și neutralizarea acestora înainte ca ele să lovească Uniunea Sovietică. Obiectivul principal era descoperirea și urmărirea grupurilor navale occidentale. În mod special, erau urmărite grupurile portavioanelor care aveau, permanent, îndreptate împotriva lor, în caz că ostilitățile ar fi izbucnit, destule valuri de rachete lansate de pe submarine, nave de suprafață și avioane. Marina americană părea depășită și neputincioasă în fața acestei amenințări, mai ales că flota era îmbătrânită moral. În anii '70, odată cu hotărârea președintelui Reagan de a introduce în serviciu 600 de nave, a forma 15 grupuri de portavioane și de a pune la dispoziția marinei un buget uriaș, s-a refăcut echilibrul. Ceea ce ar fi trebuit să îi îngrijoreze pe sovietici ar fi fost faptul că i-au provocat pe americani atunci când propria flotă, construită în anii '60, devenea uzată moral.

Greșit se credea că state totalitare ca Uniunea Sovietică puteau cheltui fără limite, iar că expansiunea navală poate beneficia de fonduri inepuizabile. Rivalitatea dintre categoriile de forțe a dus, cu timpul, la scăderea puterii de dezvoltare a forțelor navale, iar partea bugetului militar, care era cea mai mare pentru marină, s-a redus treptat.

Mulți analiști militari occidentali au identificat acest punct de cotitură, undeva între 1984 și 1985. Odată cu retragerea bătrânului amiral Gorșkov, nu se întrevădea un succesor care să se bucure de aceeași apreciere și de aceeași trecere la nivel politic înalt. Mai era și problema găsirii banilor necesari înlocuirii vechii generații de nave de luptă cu altele noi care să fie pe măsura ultramodernelor nave americane. În același timp, Forțele Aeriene și Forțele Strategice Sovietice au profitat de ocazie pentru a-și reafirma cererile de tratament preferențial, ceea ce a dezechilibrat, și mai mult, bugetul militar.

Spre norocul omenirii, situația nu a degenerat ca în 1914, când amiralul Tirpitz, care visa să amenințe supremația navală britanică, a ales calea războiului ca soluție pentru rezolvarea problemelor financiare și tehnologice ale marinei germane.

#### BIBLIOGRAFIE

BLIGHT, James, *Cuba on the Brink: Castro, the Missile Crisis, and the Soviet Collapse*, Pantheon Books, New York, 1993.

CHANT, Christopher, *Warships of the 20th Century*, Tiger Books International, London, 1996.

CHANT, Christopher, *The History of the World's Warships*, Regency House Publishing, 2001.

GORȘCOV, S.G., *Puterea maritimă a statului, Ediția a II-a revăzută și completată, traducere, Mangalia, 1981.*

HUGHES, Waine P., Jr., *Fleet Tactics. Theory and Practice*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1986.

PAYNE, Keith B., *The Fallacies of Cold War and a New Direction*, The University Press of Kentucky, 2001.

PARET, Peter, *Makers of Modern Strategy from Machavelli to the Nuclear Age*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1986.

ROSS, Steven T., *American War Plans 1945 – 1950*, Frank Cass, London, 1996.

TILL, Geoffrey, *Strategia maritimă și epoca nucleară, Ediția a II-a, traducere, 1984.*



Din viața Ligii

Navale Române

## Consiliul Director Național

### Sedința CDN al LNR

La 25 septembrie 2009, în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național a avut loc ședința largită a CDN a LNR, având următoarea ordine de zi: Definitivarea redactării modificărilor la statutul LNR (prezentare cam. fl. (r) ing. Marian Ioan; raportori cdor (r) Marin Dumitrescu, cdor (r) Ernest Daisa); Scrisoarea de intenție pentru simpozionul „Flota încotro?” (prezentare cam fl (r) Marian Ioan); Scrisoarea de intenție în problema pirateriei maritime (prezentare Ilarion Barbu); Precizări privind închiderea anului financiar 2009 (prezentare col (r) Nicu Mușuroi); Opiniile președintelui LNR cu privire la viitorul Ligii (1. Întrebări; 2. Ce este LNR, scopurile sale).

La ședință au participat: membrii Biroului Permanent CDN-LNR (președinte, vicepreședinți, secretar general), ceilalți membri, președinți și membri ai CD filialele și sucursalele LNR București, Constanța, Mangalia, Galați, Brăila, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin. Au lipsit sucursalele Tulcea, Sulina, Oltenița. Statul Major al Forțelor Navale a fost reprezentat de locotenent-comandorul Dumitru Eduard.

Simpozionul „Flota încotro?” urmează a se desfășura în cursul anului 2010 la Constanța și/sau București, cu toți factorii interesați.

Asupra „pirateriei maritime” s-a sugerat mediatizarea în publicațiile Ligii Navale Române.

### Consfătuire cu reprezentanții ONG

La Constanța a avut loc a doua Consfătuire la care au participat reprezentanții următoarelor ONG-uri de marină: Liga Navală Română (LNR); Clubul Amrialilor (CA); Liga Ofițerilor din Marina Militară (LOMM); Liga Maiștrilor Militari de Marină (LMMM); Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (ALUMINI).

Contraamiralul Dorin Dănilă, șeful SMFN a invitat conducerile celor cinci

structuri la o reuniune de lucru ce a avut loc la 17 octombrie 2009 la Căminul Militar nr.2 din Constanța.

În deschiderea activității, contraamiralul Dorin Dănilă a subliniat preocuparea notabilă a ONG-urilor de marină pentru atragerea tinerilor spre școlile de marină, sărbătorirea Zilei Marinei, cultivarea tradițiilor marinei, editarea unor publicații specifice și a concluzionat cu necesitatea coordonării eforturilor.

Din partea LNR au luat cuvântul: viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, contraamiralul fl.(r) ing. Marian Ioan, comandorul (r) Florea Ionescu, contraamiralul (r) George Petre și comandorul (r) Ioan Postică.

De la Ligă au mai participat ing. Ilarion Barbu, vam (r) dr. ing. Ioan Alexandru Plăvicioșu, Marin Dumitrescu (secretarul general al LNR), reprezentanți ai filialelor LNR București, Constanța, Mangalia, Brăila și Drobeta Turnu Severin.

### Activitate a LNR la bordul Navei-Școală „Mircea”

Istoria se scrie în fiecare zi, de oameni și pentru oameni!

La evenimente participă toți cei care au un rol hotărâtor, important la un moment dat, dar și cei care preiau mesajele, ștafeta.

Un asemenea eveniment ce a marcat aniversarea a 150 de ani de la înființarea Academiei Navale precum și lansarea revistei „Marea Noastră” cu un număr special dedicat aniversării a 70 de ani de existență a navei-școală „Mircea” s-a

desfășurat într-o atmosferă emoționantă, la bordul bricului „Mircea”, în data de 17 noiembrie 2009.

Atât vorbitorii cât și restul participanților (reprezențați de foștii comandanți ai navei, ofițeri în rezervă și retragere, ofițeri activi, invitați de onoare din universități, instituții de cercetare științifică, studenți și elevi) s-au identificat cu ceea ce, pe drept cuvânt, definesc „Spiritul Mircea”.

Din nou, Liga Navală Română, a reușit să adune oamenii într-un loc cu istorie vie, pentru a promova valorile Marinei române, având mereu alături tinerii (elevi și studenți) cu inima bătând pentru mare și oamenii ei – „...cheia mântuirii noastre...”

Prezentăm în continuare derularea manifestării din 17 noiembrie.

Președintele de onoare al LNR, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan a rostit cuvântul de deschidere la manifestarea care a avut loc la bordul navei-școală „Mircea”, al cărui scop a fost prezentarea numărului festiv al revistei „Marea Noastră” consacrat împlinirii a 70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a legendarei nave.

Contraamiralul fl. (r) dr. Aurel Constantin a dat citire Mesajului LNR adresat Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” prilejuit de Ziua prestigioasei instituții de învățământ de marină (17 noiembrie 1872 – 17 noiembrie 2009).

Vicepreședintele CDN al LNR, redactorul-șef al revistei „Marea Noastră” a înmânat numărul festiv al publicației



Foto Maria Grosu

Asistența din Cazarma Centru a bricului „Mircea”



veteranilor comandanți ai bricului, prezenți la activitate (contraamiralul fl. (r) Eugen Ispas și comandorul (r) Dan Stăiculescu), comandoului (r) și Clc Nicolae Bozenovici – profesor-instructor la bordul navei, col (r) prof. univ. Valentin Ciorbea, autorul unei valoroase lucrări (în două volume) despre navele școală românești.

Apoi a prezentat revista, alocuțiunea fiind însoțită de proiectarea imaginilor acesteia – filă cu filă, înregistrate pe CD.

La activitate au participat contraamiralul fl. Neculaie Vâlsan, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale care a transmis un mesaj de felicitare pentru LNR din partea contraamiralului Dorin Dănilă. Au mai fost prezenți contraamiralul (r) dr. Aurel Popa, comandantul Flotei, contraamiralul fl. Dan Hăulică, comandantul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, numeori membri ai LNR, membri juniori de la filiala „Amiral Petre Bărbuneanu”, studenți de la Facultatea de Istorie a Universității Ovidius Constanța.

### A IX-a Consfătuire a redacțiilor publicațiilor de marină

La 23 iulie 2009, s-a desfășurat la Constanța, consfătuirea anuală a redacțiilor publicațiilor de marină. Activitatea a fost organizată de Consiliul Director Național, prin contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte al acestuia.

Cuvântul de deschidere a fost rostit de președintele LNR, contraamiralul fl. (r) ing. Marian Ioan.

Primul vice-președinte al CDN, ing. Ilarion Barbu a prezentat bilanțul publicistic al anului 2008. Au participat la dezbatere cam (r) George Petre, redactorul-șef al revistei „Marea Noastră”, publicația oficială a LNR, lt. cdor Mihai Egorov, șeful grupului Mass-media al Forțelor Navale, mmp (r) Dumitru Mihăilescu, redactorul responsabil al publicației „Timona”, editată de Liga Maiștrilor Militari de Marină, ing. Sergiu Filipescu, membru al colegiului de redacție al revistei „România maritimă și fluvială. Magazin” și ing. Florin Gusman, realizatorul publicației „Matelot”.

În încheierea Consfătuirii a luat cuvântul președintele de onoare al LNR, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan.

### Întâlnire a președintelui LNR cu cadrele din SMFN

Pe 24 noiembrie 2009, președintele LNR, contraamiralul fl. (r) ing. Marian Ioan a avut o întâlnire cu personalul SMFN. Președintele Ligii a subliniat rolul pe care cadrele din Forțele Navale l-ar

putea juca în cadrul LNR și modalitățile în care acestea ar putea acționa în cadrul asociației naționale de propagandă. Participanților li s-au oferit lucrări referitoare la istoria Ligii, precum și Statutul LNR. La întâlnire a participat și șeful SMFN, contraamiralul Dorin Dănilă care, în intervenția sa, a subliniat rolul jucat de Liga Navală Română în cunoașterea și promovarea tradițiilor Marinei militare române și a susținut faptul că înscrierea personalului activ în Ligă poate fi benefică atât pentru LNR, cât și pentru SMFN, dar și pentru cei în cauză.

## Filiala București

### Evocarea marinarilor distinși cu ordinul „Mihai Viteazu”

La 7 iulie 2009, în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc reuniunea lunară a membrilor filialei LNR a capitalei.

Domnul profesor Virgil Milescu a prezentat referatul „Marinari români decorați cu ordinul MIHAI VITEAZU”. Domnia sa a vorbit despre cei 20 de ofițeri de marină care, în timpul celui de-al doilea război mondial, au devenit cavaleri ai celui mai înalt ordin militar românesc.

Cei prezenți la întâlnire au putut admira „pe viu” decorația respectivă.

Au intervenit cu completări prețioase domnii: ing. Silviu Morariu, cdor av. (r) Aurel Marius Popescu, cdor (r) Ion Simion, cdor (r) Aurel Dușa, cam fl. (r) Dănuț Toader – cu referire la cpt. cdor Alexandru Dumbravă, decorat cu ordinul Mihai Viteazul.

### Întâlnire cu un fost atașat militar

La 1 septembrie 2009, în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național a avut loc reuniunea lunară a filialei LNR a Capitalei.

Cu acest prilej colonelul în retragere Ioan Todericiu a vorbit despre „Implicarea Ungariei în evenimentele din decembrie 1989”, prezentând imagini color pe un ecran.

Domnia sa a fost timp de 11 ani atașat militar al României la Budapesta. Actualmente este membru al Asociației Diplomaților Militari, în rezervă și în retragere „Alexandru Ioan Cuza” și vicepreședinte al Asociației Naționale Cultul Eroilor.

Prezentarea vorbitorului a fost făcută de comandor (r) Neculai Pădurariu, membru CDN al LNR.

Printre cei ce au avut cuvântul aducând completări sau punând întrebări s-au numărat cam (r) Ștefan Dinu, cam fl (r) ing. Marian Ioan, cam fl (r) Dănuț Toader, cdor (r) Ștefan Chira, cdor (r) Vasile Brădean, col (r) Emanuel Clonțea, mmp (r) Virgil Vasilescu, cdt aeronavă „Tarom” Romeo Gârjoagă, poeta Aurelia Onescu, ing. Dumitru Ciocoreanu, ing. Mircea Popescu și ing. Ilarion Brabu.

### Referate susținute de membri LNR

La 6 octombrie 2009, în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc reuniunea membrilor filialei LNR a Capitalei. Subiectele au fost următoarele: „Amplasarea scutului antirachete” - ing. Dumitru Ciocoreanu; „Expediția nautică Olt - Dunăre - Mare” - ing. Ion Nedelescu; „Cea mai mare bătălie navală de pe Dunăre: Belgrad - 1456” - ing. Silviu Morariu.

Subiectele tratate au trezit interesul celor prezenți, care au discutat și au adus completări: cam fl (r) Dănuț Toader, cdor (r) Florea Ionescu, cdor (r) Neculai Pădurariu, ing. G. Nana, ing. Ilarion Barbu și alții.

## Filiala Constanța

### Manifestări pentru cultivarea tradițiilor Marinei Române și cinstirea memoriei eroilor marinari

În timpul călătoriei de studii pentru cunoașterea Dunării în aval de Tulcea, efectuată de un grup de aspiranți din promoția 2009, în perioada 17-19 septembrie 2009, Statul Major al Forțelor Navale împreună cu Liga Navală Română și Asociația „Cultul Eroilor” au organizat o suită de manifestări pentru popularizarea tradițiilor și cinstirea memoriei eroilor Marinei Române: simpozioane la Tulcea și Sulina, slujbe de pomenire și depuneri de coroane de flori la Cimitirul eroilor și la Monumentul eroilor marinari din Sulina. Au participat cadre din Forțele Navale, cetățeni din cele două orașe, îndeosebi tineri (la Sulina simpozionul a avut loc la Liceul „Jean Bart”). În cadrul acestor activități s-a dat citire Mesajului ce a fost adresat participanților de contraamiralul Dorin Dănilă, șeful SMFN.

La Tulcea, în cadrul simpozionului care a avut loc la Cercul Militar, au prezentat referate comandorul (r) Dan Ghimbășanu, secretarul filialei Constanța a LNR despre acțiuni de pe Dunărea maritimă la începutul celui de al doilea război mondial, material întocmit pe baza unui



studiu al comandorului (r) dr. Ioan Damaschin, membru fondator al filialei conștanțene a LNR, căpitan comandorul dr. Olimpiu Glodarenco, directorul Muzeului Marinei Române, despre atacurile Flotei sovietice în Delta în august-septembrie 1944, contraamiral (r) ing. Marcel Dragu, membru al LNR, președintele filialei Județene Constanța al asociației „Cultul Eroilor” care a vorbit despre activitatea Asociației „Cultul Eroilor” și contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Director Național al LNR, redactor-șef al revistei Ligii Navale, care a înfățișat aspecte din activitatea LNR și a revistei „Marea Noastră” pentru popularizarea tradițiilor marinei și cinstirea memoriei eroilor acesteia. În încheiere a luat cuvântul președintele Ligii Navale Române, contraamiralul (r) ing. Marian Ioan, care a subliniat importanța cunoașterii și respectării trecutului istoric al marinei și despre menirea LNR de a fi portdrapel al acțiunilor pentru educarea cetățenilor, a tineretului în special, în spiritul dragostei față de Mare și Dunăre, față de îndeletnicirile legate de apele navigabile ale țării. La organi-



**Ceremonia de la Monumentul Eroilor marinari**

zarea simpozionului a participat activ președintele sucursalei Tulcea a LNR, locotenent comandorul (r) Victor Cherciu, comandantul garnizoanei locotenent comandorul Tudorel Ivana și șeful Cercului Militar locotenent colonel (r) Vasile Stan.

La Sulina, Simpozionul a avut loc la Liceul „Jean Bart”, în cadrul căruia s-au prezentat aceleași teme, cu deosebirea că referatul despre perioada inițială a războiului în Delta a fost prezentat de comandorul (r) Niclae Pârvu, președintele organizației Județene Tulcea al Asociației Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere, membru al Ligii Navale Române. Un scurt și emoționant discurs a rostit căpitanul de port Dănuț Chiriac, președintele sucursalei Sulina a LNR.

A urmat un scurt moment literar în

cadrul căruia contramiralul (r) George Petre a prezentat aspecte inedite, sau mai puțin cunoscute din activitatea lui Jean Bart (comandorul Eugeniu Botez), primul secretar general al LNR și fondatorul revistei Marea Noastră, referitoare la activitatea acestuia ca marinar, scriitor, și publicist, mai mulți ani locuitor al Sulinei. Apoi scriitorul Ion Tutunea, care a copilărit și a urmat școala la Sulina, a recitat din poeziile sale ce miros a Delta prin noian de metafore, fiind mult apreciate versurile care au fost puse pe note într-un cântec interpretat de Tudor Gheorghie.

Erau în sala elevi din toți anii de studii, tineri din Detașamentul Sulina de Cercetași Marini, conduși de inimosul vicepreședinte al Sucursalei Sulina a LNR, llinca Mihăilă, și tinerii ofițeri de marină participanți, la călătoria de studii, tineri, înalți, zvelți, într-o impecabilă ținută albă.

După activitate, liceenii ne-au bombardat cu întrebarea: cum putem deveni și noi ofițeri de marină?

În cimitirul orașului au urmat două momente emoționante.

La mormântul - monumentul al locotenentului colonel de marină Mihail Drăghicescu, fost șef

de stat major al Flotei Române, a vorbit despre activitatea ca marinar și cărturar enciclopedist a ofițerului, contraamiralul (r) George Petre. Apoi reprezentanții LNR au depus o jerbă de flori.

La cimitirul eroilor marinari după un scurt discurs al contramiralului (r) ing. Marcel Dragu a urmat o slujbă de pomenire și depunerea de coroane și buchete de flori.

În centrul orașului, pe faleză, pe strada 1, Jean Bart (nume dat străzii din inițiativa și la insistențele LNR, filiala Constanța) se află Monumentul eroilor marinari, înălțat de Liga Navală Română, prin strădania răposatului viceamiral Victor Bogdan, fost președinte al LNR. În zona monumentului au fost întinse pe stâlpi pavilioane multicolore ale pavoazului. Din

difuzoare răzbat în văzduh acorduri ale unor marșuri patriotice precum „Treceți batalioane române Carpații”, „Trecerea Dunării” ș.a.

Ceremonia începe cu intonarea Imnului național „Deșteapă-te române”. După ce se arată scopul acivității și se subliniază că este a cincea din șirul acțiunilor de acest gen pe care SMFN și Liga Navală le organizează la Sulina, s-a dat citire, de către căpitan comandorul dr. Olimpiu Glodarenco, Mesajului șefului SMFN. A urmat un Te Deum pentru eroii marinari. În acordurile Imnului Eroilor au depus coroane de flori: Primăria Sulina, Statul Major al Forțelor Navale. Filiala Constanța a LNR, sucursala Tulcea a LNR, Liceul „Jean Bart”, Poliția de Frontieră (fosta Marină grănicerească), Detașamentul de Cercetași Marini.

În general fost o acțiune reușită din toate punctele de vedere, Baza Navală, comandantul acesteia și subordonații săi, i-au acordat o atenție deosebită.

LNR a adrest o scrisoare de mulțumire contraamiralului Dorin Dănilă, șeful SMFN, în finalul căreia s-a scris: „Având în vedere succesul acțiunii și faptul că ați dispus toate măsurile necesare, vă rugăm să primiți respectuasele noastre mulțumiri”.

## Schimbare la conducerea filialei

La 6 octombrie 2009 a avut loc o ședință a CD al filialei Constanța a LNR care a luat act de retragerea din funcția de președinte al filialei a contraamiralului (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, din motive de sănătate și a hotărât ca președinte interimar să fie comandorul (r) dr. Aurel Constantin, prim-vicepreședintele Consiliului Director.

## Ofițeri din Comandamentul Flotei devin membri ai LNR

La 7 octombrie 2009, pentru a doua oară în acest an, conducerea LNR s-a întâlnit, din inițiativa contraamiralului Aurel Popa, cu personalul comandamentului Flotei. De această dată viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al LNR, a făcut o scurtă expunere despre menirea Ligii Navale Române, contraami-



ralul (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Național al LNR, a prezentat revista „Marea Noastră”, iar contraamiralul fl. (r) dr. Aurel Constantin a vorbit despre calitatea de membru al LNR și cum se poate dobândi aceasta. Cu acest prilej s-au înscris în Liga Navală Română 15 ofițeri din comandamentul Flotei, structură de bază a Forțelor Navale Române.

## Ziua Armatei

Conducerea filialei LNR Constanța a depus, la 25 octombrie 2009, o coroană de flori la monumentul eroilor din al doilea război mondial.

Cu prilejul Zilei Armatei au fost avansați la gradul de contraamiral fl. (r) comandorii Aurel Constantin, Valentin Botezatu și Nicolae Ștefan, toți trei fiind membri activi ai Consiliului Director al filialei Constanța a LNR.

## Jean Bart readus în atenție

La 25 noiembrie 2009, la Comandamentul Flotei a fost marcată aniversarea a 135 de ani de la nașterea comandoului Eugeniu Botez (18.11.1874-12.05.1933) printr-un simpozion.

Inițiatorul activității, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan a rostit alocuțiunea de deschidere.

Au prezentat referate contraamiralul fl. (r) dr. Aurel Constantin, președintele interimar al filialei Constanța a LNR, despre viața lui Eugeniu Botez (scriitorul Jean Bart), dr. Carmen Atanasiu, vicepreședinte al CD al filialei Constanța a LNR care a înfățișat opera scriitorului marin, iar contraamiralul (r) George Petre a vorbit despre Jean Bart ca personalitate proeminentă a culturii românești. Expunerile au fost ilustrate prin proiectarea unor imagini înregistrate pe DVD.

## Filiala Brăila

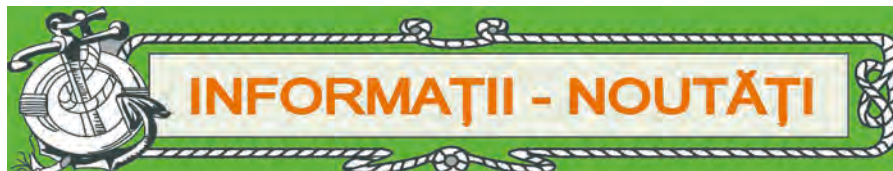
### Agendă bogată

În ziua de 25 octombrie 2009 conducerea filialei Brăila a LNR a depus o coroană de flori la monumentul „Cuza” din piața „Independenței” cu ocazia festivităților dedicate Zilei Armatei.

La 20 octombrie membrii ai LNR - filiala Brăila au participat la simpozionul aniversar „Statul Major General -150 de ani de la înființare”.

Rubrică realizată de

Ilarion ARBU, Petre GEORGESCU,  
Elena STĂNESCU, Vasilica MITREA,



„Virtutea Maritimă,,. La 15 iulie 2009, la Palatul Cotroceni, a avut loc Adunarea Generală a Cavalerilor Ordinului „Virtutea Militară”, în scopul alegerii Consiliului de onoare al ordinului.

Au fost aleși contraamiralul Dorin Dănilă, cdor Ion Dumitrușcu, contraamiral dr. Aurel Popa, cdor Virgil Asofie și prof. Alexandru Lungu, de la Academia Navală.

Șantiere navale. Până la 1 iunie 2009 constructorii navali români nu au semnat nici un contract de la începutul acestui an. În aceste condiții, anul 2009 ar putea fi unul foarte dificil pentru șantierele navale românești dacă nu cumva cel mai prost din ultimii zece ani. La nivel mondial, scăderea estimată a comenzilor de nave este de 90%. Declarația îi aparține d-nului Gelu Stan, director ANCON, Asociația Națională a Constructorilor de Nave din România.

Portul Constanța ocolit. Într-o conferință de presă comună, directorul Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, Ioan Bălan, directorul Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile, Valentin Zeicu, directorul Comves, Viorel Panait și senatorul PD-L Mircea Baniias au tras un semnal de alarmă cu privire la faptul că Grupul Arcelor Mittal a decis să suspende importul de materii prime prin portul Constanța și pe Canalul Dunăre-Marea Neagră.

În schimb, indienii de la combinatul siderurgic Galați au ales să importe materii prime prin Portul Burgas și prin Canalul Băstroe.

„Această sădere importantă a activității economice din Portul Constanța este determinată de faptul că Arcelor Mittal și-a redus drastic importul de materii prime și ceea ce importa, importă acum prin Burgas – Bulgaria. Portul Constanța și Canalul Dunăre – Marea Neagră au fost dezvoltate tocmai pentru aceste activități siderurgice”, a declarat senatorul Mircea Baniias.

La rândul său, Ioan Bălan a afirmat că traficul total în prima jumătate a lui 2009 a scăzut cu 31,73% față de perioada similară a anului 2008.

Reprezentanții instituțiilor portuare, împreună cu senatorul Baniias, au sesizat Consiliul Concurenței cu privire la blocajul economic din port și au informat Ministerul Economiei și Ministerul Transporturilor.

(„Ziua de Constanța, 24 iulie 2009“)

Transport logistic – Munchen. Cel mai mare târg de transport și servicii conexe la scară globală, TRANSPORT-LOGISTIC – 2009, s-a desfășurat la Munchen în luna mai.

Interes maxim din partea transportatorilor români

România a fost reprezentată la târg printr-un stand al portului Constanța, reprezentanții Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime oferind informații despre planurile de dezvoltare ale portului, oportunitățile și facilitățile pe care le oferă celor care își desfășoară afacerile pe platforma portuară, dar și clienților acestora, investițiile în derulare sau planificate și avantajele pe care le au cei care introduc Constanța în circuitul transportului de mărfuri. Potrivit unui comunicat al CNAPM Constanța, standul a atras numeroși vizitatori interesați de facilitățile portuare românești.

Și în domeniul transportului fluvial s-au conturat colaborări internaționale implicând parteneri din România: Eco Danube, EDDSG/MAHART și Touax Rom au anunțat planuri concrete pentru inițierea de servicii de transport RO-RO pe Dunăre, între porturile Deggendorf și Enns, respectiv Giurgiu și Ruse. Inițial, pe această rută, ce poate fi parcursă în 10 zile, vor fi utilizate doar două barje, care vor transporta tractoare, combine agricole, utilaje speciale de ridicat și automobile. În plus, Touax a anunțat și iminența lansării unor servicii regulate de transport containerizat cu barje autopropulsate specializate având o capacitate maximă de 144 de TEU, adaptate condițiilor specifice de navigație pe Dunăre.

Il. Barbu

Ziua Armatei Române – 25 octombrie 2009, 65 de ani. Ziua Armatei Române a fost sărbătorită în Capitală prin ceremonii militare, religioase și depuneri de coroane de flori care s-au desfășurat la Monumentul Eroilor din Al Doilea Război Mondial de la Universitatea Națională de Apărare „Carol I”.

Liga Navală Română a fost reprezentată de: cam fl. (r) ing. Marian Ioan, președintele LNR; ing. naval Ilarion Barbu, prim-vicepreședinte; cdor (r) Florea Ionescu, președintele filialei București; cam (r) Ion Dănuț Toader, vicepreședinte; cdor av. (r) Marius Popescu, membru CDN-LNR; Ion Șchipoancă, membru al grupului artistic.

continuare la pg.50

## CAREUL

### „Lt. cdor. Alexandru Dumbravă“



**Alexandru Dumbravă**

La 6 iunie 2009, în complexul „Paradisul verde“ din Corbeanca, a avut loc întâlnirea membrilor Careului Marinarilor „Căpitan comandor Alexandru Dumbravă“. În-tâlnirea a fost dedicată doamnelor. Timp de câteva ore, pe o vreme splendidă, invitații au petrecut acasă la familia dr. ing Mircea Dumbravă. Amfitrion a fost doamna Monica Dumbravă. S-au depănat amintiri de pace și de război, s-au recitat poezii și s-au făcut daruri. Au fost prezenți: președintele de onoare al Careului

cam (r) Raymond Stănescu cu soția, președintele executiv, cdor (r) Mircea Caragea, secretarul Careului, cdor (r) Nicolae Mujicov cu fca sa Marina, doamnele Olimpia Bogdan și Silvia Diaconescu, familia Șerban și Marina Samoilă, cdorii în retragere veterani de război Romeo Hagiac, Cristea Georgescu, Nicolae Preda, Radu Metz și Petre Zamfireacu cu soția. Au mai fost prezenți cam fl (r) Ion Dănuț Toader cu soția, cdor (r) Emilian Munteanu și doamna Maria Miron, prof. Virgil Milesu cu soția, ing. Ilarion Barbu, familiile Măciucă și Popescu.

Oaspete de onoare a fost doamna avocat dr. Dana Gruia Dufaut, nepoate răposatului cdor Nicolae Valasoglu, primul președinte al Careului.

A fost o întâlnire de suflet desfășurată în casa urmașului unui marinar adevărat, așa cum a fost comandorul Alexandru Dumbravă.

După pauza lunilor de vară iulie și august, la 16 septembrie 2009, membrii Careului Marinarilor s-au reunit, fiind prezenți comandorii în retragere veterani de război N. Mujicov, M. Caragea, R. Hagiac, N. Preda, C. Georgescu, R. Metz, P. Zamfirescu. Au mai participat cam fl. în retragere, D. Toader, dr. ing. Mircea Dumbravă și soția acestuia Monica Dumbravă, prof. V. Milesu, inginerii M. Popescu și Il. Barbu.

Principalele probleme discutate au fost: Vizitele la navele „Regele Ferdinand“ și „Regina Maria“, excursia pentru vizitarea „marinarilor din Iași“, propunerea de atribuire a numelui „Căpitan comandor Alexandru Dumbravă“ unei nave din componerea Forțelor Navale Române, probleme mai deosebite ale veteranilor de război marinari, tradiții marinărești în amintirile celor prezenți.

La 31 octombrie 2009, de Ziua Internațională a Mării Negre (a 14 ediție), a avut loc întâlnirea lunară a Careului Marinarilor „Cpt.cdor Alexandru Dumbravă“. Au participat marinari veterani de război comandorii în retragere Nicolae Mujicov, Mircea Caragea, Nicolae Preda, Romeo Hagiac, Cristea Georgescu, Mircea Metz, P. Zamfirescu cu soția, văduva cdor ing. Mircea Iacomi, familia dr. ing. Mircea Dumbravă, fiul patronului spiritual al Careului, fam ing. Samoilă, fiica și ginerele vam ing. Marcel Diaconescu, cam fl. (r) Dănuț Toader, cdor (r) Emilian Munteanu, prof Virgil Milesu, ing. Mircea Popescu, prof. Arta Marina Barbu și ing. Ilarion Barbu, cpt. cdor Ion Gavrilă – SMFN, dr. Mariana Păvăloiu – Academia Navală „Mircea cel Bătrân“, St. Gandriu – ANMB, Florina Iliescu, elevă Colegiul Militar Liceal „Dimitrie Cantemir“, Breaza. Gazdă primitoare, ca de fiecare dată, dr. av. Dana Dufault Gruia. Domnul cdor N. Mujicov, în



cuvântul său a spus că, acum 12 ani, viceamiralul Gheorghe Sandu, primul președinte al LNR – renăscută, a primit cu interes știrea constituirii Careului care, oficial a luat ființă la 10 ianuarie 2001, primul membru post mortem fiind cpt.cdor Alexandru Dumbravă.

Astăzi Careul Marinarilor numără 30 de membri. Pentru cei nouă membri dispăruți s-a păstrat un moment de reculegere: vam. Victor Bogdan și Marcel Diaconescu și comandorii Nicolae Valaslogu, Mihai Bănceanu, Gheorghe Popescu-Bonzo, Mircea Păun, Henri Vichi, Liviu Bivolaru și Mircea Iacomi.

Cdor (r) N. Preda a citit din memoriile cam Horia Măcellariu despre cpt cdor Alexandru Dumbravă. Cam fl. (r) Dănuț Toader a recitat emoționante versuri despre eroii marinari. Au mai luat cuvântul cdor (r) E. Munteanu și ing. M. Popescu. Fotografiiile de familie au fost realizate de Ionuț Tudose, director editorial al revistei Yachting Pleasure. Toți cei prezenți au depănat amintiri legate de viața marinărească.

*Il. BARBU*

## LIDERI AI L.N.R. AVANSAȚI ÎN GRAD



**Cam. (r) ing. Ioan Chiril**

vicepreședinte al CD al LNR filiala Constanța și Nicolae Ștefan, membru al CD al filialei constănțene a LNR.

Cu prilejul Zilei Armatei, 25 octombrie 2009, fostul președinte la Ligii Navale Române, Ioan Chiril a fost avansat la gradul de contraamiral în retragere. În prezent acesta este președinte de onoare al LNR filiala București.

Cu același prilej au fost avansați la gradul de contraamiral de flotilă (r) comandorii (r) dr. Aurel Constantin, președinte interimar al CD al filialei Constanța a LNR, Valentin Botezatu,

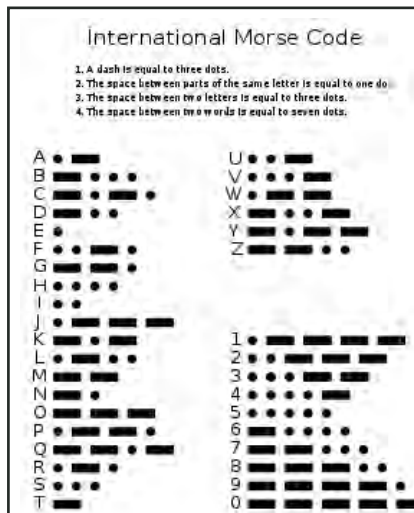
## Donații:

În cursul anului 2009 au făcut donații la Liga Navală Română, în cărți, obiecte de artă, bani ș.a. următorii: ing. Florin Gusman, ing. Silviu Morariu, Ion Nedelescu, cdor (r) Neculai Pădurariu, cdor (r) Petre Crețu, ing. Sergiu Filipescu, cdor (r) Alexandru Rădulescu (Pitz) din Argentina, ing. Dan Molnar, cam. (r) George Petre, cam. fl. Dan Leahu, d-na Maria Grosu, cam (r) Corneliu Cristescu, ing. Ilarion Barbu.

# MAGAZIN

## FILATELIE ȘI CARTOFILIE

Suplimentul revistei L.N.R. „Marea Noastră”, este un magazin filatelic. În numărul 62/2009 (ianuarie-iulie) publică articole despre: „Mircea”-a 70-a aniversare, 25 de ani de la inaugurarea Canalului Dunăre-Marea Neagră (26 mai 1984-26 mai 2009), bătălia navală de la Lepanto (august-septembrie 1588), colonelul Constantin Petrescu - al doilea comandant al Flotei române, portul Galați - file de istorie.



Cu ajutorul unui membru al Congresului și cu o substanțială subvenție guvernamentală a construit o linie de cabluri suspendate de la un stâlp la altul, între Washington și Baltimore pe o distanță de cca 80 km. Pe 14 mai 1844, Morse a trimis primul mesaj de probă prin cabluri. El consta din patru cuvinte: „CE A CREAT DUMNEZEU!”

Când Morse a murit în 1872, telegraful electric și codul său revoluționar schimbaseră deja sistemul de comunicații din întreaga lume, aducându-i faimă și onoruri. După cum intenționase, invențiile lui au devenit ulterior deosebit de importante pe mare, unde operatorii radio ai navelor naufragiate băteau trei litere semnificative S.O.S. Trei puncte, trei linii, trei puncte – care au fost interpretate diferit:

SEND AUT SUCCOUR – trimiteți ajutoare;

SAVE OUR SHIP – salvați-ne nava

SAVE OUR SOULS – salvați sufletele noastre

*Cdor (r) C. Ciocoiu*

## Când a fost inventat codul morse?

În timpul călătoriei de câteva luni de la Havre la New York din 1832, Samuel Morse, pictor de portrete profesionist, cercetător amator și profesor de desen la Universitatea New York, a stat mai mult timp în cabina vaporului. De când îi auzise pe pasageri discutând despre recent descoperitul electromagnet, era obsedat de ideea creierii unui telegraf electric care să fie folosit mai ales pentru sporirea siguranței pe mare. Întors la New York, Morse, născut în 1791 la Charlestown, s-a împărțit între cursurile la Universitate și eforturile de a-și perfecționa telegraful electric.

În 1835 realizase primul model funcțional. Era o improvizație care „scria” mesaje literă cu literă, folosind un electromagnet, o baterie, o sârmă și un ciot de creion. Urmele oblice lăsate de creion puteau fi transmise doar la câteva zeci de centimetri. Morse însuși a descris procedeul ca nesatisfăcător și extrem de primitiv.

Căutând o metodă mai simplă de a transmite alfabetul, Morse a găsit răspunsul într-o seară din 1838 când citea ziarul.













Observând punctele și liniile pentru a sublinia anumite știri, el a decis să le folosească în locul urmelor de creion.


Astfel a creat ingeniosul său „Cod Morse”, în care un punct reprezintă litera cea mai folosită „E”, un punct și o linie este „A” și diverse combinații de puncte și linii restul alfabetului.

## MĂRI ȘI PORTURI

**ORIZONTAL:** 1) Mare între trei continente. 2) Mare între peninsula italică și peninsula balcanică. 3) Râu...spaniol – la val și la vapor! 4) Fluviu ce trece prin Drezda – Punct de control aflat și în porturi. 5) Mare în bazinul oriental al Mediteranei – Culoarea (un substantiv al cărui antonim este cel cu care este denumit acum Pontul Euxin) care dă numele unei mări din nordul Europei. 6) Porție – La marginile cerului! 7) Nea – Numele unui port turistic de pe litoralul românesc. 8) Început și sfârșit de mare englezească! – Pauză la teatru. 9) A se prăji pielea la plajă – Din când în când. 10) Început și sfârșit de etravă! – Acțiunea de a arăta ceva spre a fi privit, admirat.

**VERTICAL:** 1) Prin canalul de Suez comunică cu Marea Mediterană (2 cuv.). 2) Nume dat de unii primarului – Lac în Bărăgan. 3) Denumirea antică a primului port dunărean din aval de Porțile de Fier. 4) De două ori în Oceanul Indian! – Așa sunt valurile mării montate. 5) Lac glaciar – Jumătate din Marea Egee! – Ins (reg.). 6) Primele în etiaj! – Sunt la nave cu vele! – În Olt și Prut! 7) Port în Marea Baltică – Mărgean. 8) Și la compasul magnetic și în apele mării – Mare între Bosfor și Dardanele. 9) Domeniul de care se preocupă Liga Navală Română – Zburător legendar. 10) Așa sunt de regulă întinderile mării în creațiile poetilor.

|   |   |   |   |  |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|
| 1 | 2   | 3   | 4   | 5  | 6   | 7   | 8   | 9 | 10  |
|   |   |   |   |  |   |   |   |   |  |
|   |   |   |  |  |  |   |  |   |   |
|   |   |   |   |  |   |   |   |   |   |
|   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |
|   |   |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |   |   |   |  |   |   |   |   |   |
|   |   |  |   |  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |  |   |  |   |   |   |
|   |   |  |   |  |   |   |   |   |   |



continuare de la pg.47

U.E. și pescuitul ilegal. Uniunea europeană a convenit, la 20 octombrie 2009 să aplice pedepse aspre pentru a combate pescuitul ilegal, considerat drept cauza principală a reducerii stocurilor de pește în apele europene, în special a celor de cod și ton cu înotătoare albastră. Pedepsele merg până la interzicerea folosirii ambarcațiunilor după cea de-a patra infracțiune, însă se referă și la amendarea statelor membre care nu vor reuși să controleze bine acest sector.

Potrivit noilor reguli asupra cărora s-a convenit la 20 octombrie 2009, navele vor fi monitorizate prin satelit, iar jurnalele de bord vor fi supravegheate electronic, pentru a preveni supra-pescuirea.

(Associated Press)

### Evenimente în Forțele Navale

Sâmbătă 17 octombrie 2009 la Hotelul militar Constanța a avut loc întâlnirea asociațiilor de marină.

Scopul întâlnirii a fost dezvoltarea colaborării, coordonării și eficientizării activităților asociațiilor pentru popularizarea valorilor Marinei Române, cultivarea conștiinței maritime naționale.

În anul 2010 asociațiile își vor uni eforturile pentru sărbătorirea a 150 de ani de la înființarea marinei militare a statului român modern (22 octombrie 1860 – 22 octombrie 2010).

Vineri 16 octombrie 2009 la Hotelul Militar Constanța s-a desfășurat Conferința doctrinară a SMFN cu tema „Doctrina Forțelor Navale între prezent și viitor”. La activitate au participat cadre militare în activitate și în retragere, reprezentanți ai celorlalte categorii de forțe: gl. Dan Ghica – șeful SMFT, col. Alexandru Gălușcă – SMFA, precum și reprezentanți ai Poliției de Frontieră.

Conferința s-a înscris în cadrul manifestărilor prilejuate de sărbătorirea a 150 de ani de la înființarea SMG.

După cuvântul de deschidere al șefului SMFN, cam Dorin Dănilă, au ținut alocuțiuni ofițeri din cadrul Forțelor Navale și invitați.

Scopul conferinței a fost dezbateră proiectului documentului „Doctrina Forțelor Navale” în vederea îmbunătățirii acestuia înainte de a fi supus avizării comisiei de acte normative.

Din partea LNR a participat la dezbateri contraamiral (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Director Național.

Cu prilejul sărbătoririi Zilei Armatei Române, FNR au organizat în perioada 20-25 octombrie 2009, în principalele porturi maritime și fluviale din responsabilitate, o serie de manifestări dedicate acestui important eveniment, care au constat în ceremonii militare și religioase, depuneri de coroane de flori, activități culturale-artistice, simpozioane, expoziții. La bordul navelor militare maritime și fluviale a fost arborat Marele Pavoaz.

La manifestări au fost invitați să participe reprezentanți ai autorităților locale civile, ai instituțiilor militare și civile, reprezentanți ai ligilor/asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, precum și ale veteranilor de război.

La Muzeul Marinei Române a avut loc un simpozion în cadrul căruia au luat cuvântul cdor (r) Doru Ionescu, veteran de război și cam (r) George Petre.

Pe data de 29 octombrie 2009, a avut loc în portul militar Constanța ceremonialul prilejuit de plecarea fregatei „Regina Maria” în Marea Mediterană în vederea participării la Operația Active Endeavor (1-30 noiembrie 2009). La ceremonial au participat reprezentanți ai autorităților centrale și locale, importante oficialități militare în rezervă și în retragere, familiile membrilor echipajului.

Operația Activ Endeavour este o operație martimă cu caracter permanent, destinată combaterii terorismului în estul mării Mediterane și în zona Strâmtoării Gibraltar.

Nava este comandată de cpt. cdor Valentin Iacoblev și are la bord un echipaj alcătuit din 203 marinari, dintre care 18 ofițeri.

În cadrul Grupului de Elicoptere a FN a avut loc pe 29 octombrie examenul în care doi locotenenți au primit botezul aerului. Locotenent Curcă Bogdan a devenit pilot comandant, iar locotenentul Cîrnu Cătălin copilot, pe elicopterul PUMA-naval.

În cadrul manifestărilor prilejuate de sărbătorirea a 150 de ani de la înființarea SMG, Cercul Militar Constanța a organizat, vineri 30 octombrie 2009, un simpozion cu tema „SMG – 150 de ani în slujba țării”. La simpozion au participat cadre militare active, în rezervă și în retragere, comandanți de Mari Unități și Unități, reprezentanți ai ligilor/asociațiilor

de marină.

În cadrul simpozionului a fost lansată cartea „Eroii Marinei Române” al cărui autor este cdor dr. Marian Moșneagu.

Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale Române „Amiral Murgescu” a organizat sâmbătă, 7 noiembrie 2009, festivitatea depunerii jurământului militar de către elevii anului I de studiu. 36 de tineri și patru tinere au rostit cuvintele sacre ale jurământului față de patrie.

Școala de Aplicație a F.N. „Viceamiral Constantin Bălescu” a organizat sâmbătă, 7 noiembrie 2009, ceremonialul depunerii jurământului militar de către soldații voluntari, seria septembrie 2009. Au rostit jurământul de credință față de țară 132 de gradați voluntari, între care 13 fete.

La festivitate au participat oficialități ale administrației locale, reprezentanți ai SMG și ai FN, comandanți de Mari Unități și Unități, membri ai ligilor și asociațiilor de marină, cadre militare în rezervă și în retragere, părinți, rude și prieteni ai viitoarei generații de marinari

Joi, 12 noiembrie 2009, la sediul Muzeului Marinei Române, s-a desfășurat masa rotundă cu tema „Statul Major General – 150 de ani de la înființare (1859-2009)”.

Manifestarea a fost organizată de Muzeul Marinei Române în colaborare cu Muzeul Național – filiala Constanța, Oficiului Național „Cultul Eroilor”, Clubul Amiralilor, LNR – filiala Constanța, Liga Maiștrilor Militari de Marină, Direcția Județeană Constanța a Arhivelor Naționale și a Direcției Județene de Cultură, Culte și Patrimoniu Cultural Național Constanța.

În perioada 12-14 noiembrie 2009 Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat Conferința internațională „NAV-MAR-EDU 2009”.

Ajunsa la cea de-a XXI-a ediție, manifestarea științifică a reunit 180 cadre universitare, cercetători și specialiști care au susținut lucrări în cadrul următoarelor secțiuni: inginerie electrică și știința calculatorului, inginerie mecanică, științe militare și nautice, științe economice, științe socio-umane și limbi străine.

Pagini realizate de cam fl (r) Dan LEAFU și ing. navalist Ilarion BARBU

### DECES

La 2 noiembrie 2009 s-a stins din viață, în urma unei boli nemiloase, cel care a fost Vasilescu Cezar, filatelist, membru activ al filialei LNR București.

De numele lui este legată realizarea plicului omagial și a ștampilei speciale „LNR – 80 de ani”.

Dumnezeu să-l odihnească!

**continuare de la pagina 31**

**Reporter:** Deoarece articolul se adresează marinarilor, puteți intra și în partea tehnică.

**Cristina Dinu:** Baza materială a acvariului este formată din trei spații tehnice (unde sunt amenajate instalațiile și bazinele de tratare/preparare a apei dulci/sărate, bazinele de carantină, instalațiile de filtrare pentru fiecare bazin), maternitate, bucătărie pentru păstrarea și pregătirea hranei peștilor, instalații de ventilație a aerului, aparate pentru condiționarea apei termic, 4 bazine din metal pentru decantare apei de la rețea, 38 de bazine cu volume cuprinse între 0,3 mc și 55mc, din care : 23 din sticlă , 2 din plexiglass, 9 din beton și 4 din plastic, pentru stocare pești și alte organisme acvatice.

Alimentarea cu apă se face de la rețeaua orașului, iar volumul total de apă stocat este aproximativ 150 tone.

**Reporter:** Am auzit un fundal sonor plăcut și cunoscut.

**Cristina Dinu:** Într-adevăr, a fost realizat cu piese de pe albumul „Ambiental” – 2006, al formației Direcția 5.

**Reporter:** Să trecem la diorame și să vă destăinui ceva. Pe

lângă multe peisaje care sunt reprezentate aici am trecut, dar nu am dat importanță. Aceste diorame sunt fascinante. Bineînțeles sunt completate și cu animalele specifice fiecărui tip de habitat reconstituit.

**interviu la  
Marea Noastră**

La realizarea acestor diorame au lucrat conservatori, restauratori și muzeografi din cadrul muzeului, coordonați de prof. Ileana Crăciun – un specialist renumit în domeniu.

Materialele utilizate ca decor sunt naturale, colectate din habitatele pe care am dorit să le reprezentăm, uscate și tratate în muzeu. Fundaturile au fost realizate de firma MediaPlus – București, după fotografiile executate de colegii mei dr. Mihai Petrescu și Valeriu Leonov.

Animalele expuse provin din colecțiile științifice ale vechiului muzeu.

Sunt reconstituite șase tipuri de habitate : Pelicanii, Delta fluviială, Delta fluviu – maritimă, Complexul lagunar Razim – Sinoe, Stepa ponto – sarmatică și Pădurea dobrogeană. Fundaturile sonore redau glasurile păsărilor expuse, înregistrate chiar din natură.

**Reporter:** Dorim să știm ceva despre vizitatori și despre personal

**Cristina Dinu:** Centrul a fost inaugurat oficial pe 14 aprilie 2009 și până acum a fost vizitat de 101.822 persoane de toate vârstele, cu preocupări diferite, din România, Bulgaria, Franța, Italia, Spania, Germania, Grecia, Danemarca, Austria, Cehia, Israel, China, S.U.A., Canada. Fluxul mai mare s-a înregistrat în perioada estivală. Au fost încântați de ce au văzut și personalitățile : ES Prințul Albert al II-lea de Monaco, Excelența Sa Markiyon Kulyk – ambasadorul Ucrainei, Excelența Sa Choi Ihl-Song – ambasadorul Coreei de Sud, miniștrii români : Elena Udrea, Theodor Paleologu și Theodor Baconski, ihtiologii Teodor Nalbant și Eugene Balon din Canada, realizatori TV din țară și din Portugalia.

Centrul este coordonat de un șef de secție, care are în subordine 24 de salariați: cercetători, muzeografi, conservatori, custode de sală, muncitori acvariști și îngrijitori de muzeu.

**Reporter:** Se pot spune multe, dar de la a citi despre ceva și a vedea pe material cum se spune, este o diferență. Informarea a fost făcută, invitația se subînțelege. Reporterul vă garantează că totul este fascinant, merită văzut, nu este cazul pentru limită de vârstă.

Doamnă directoare, în numele revistei Ligii Navel Române, MAREA NOASTRĂ, vă mulțumim că ne-ați primit, ne-ați oferit detalii interesante despre cel mai recent Acvariu și nu numai.

**Cristina Dinu:** Cu plăcere, așteptăm cititorii revistei și nu numai, să ne viziteze.

A consemnat, Petre MARAVEEA

## ANUNȚ

Conform Regulamentului din 26/06/2007, aprobat prin Ord. Min. Transporturilor sub nr. 534/2007, criteriile minime de perfecționare și condițiile de obținere a Certificatelor internaționale de conducător de ambarcațiune de agrement, precum și zonele de navigație aferente sunt:

Clasa A: Dă dreptul titularului de a conduce ambarcațiuni pe apele interioare și în toate zonele maritime;

Clasa B: Dă dreptul titularului de a conduce ambarcațiuni în apele maritime, în zone care să nu depășească 12 Mm de coastă;

Clasa C: Dă dreptul titularului de a conduce ambarcațiuni pe apele maritime în zone care să nu depășească 6 Mm de coastă;

Clasa D: Dă dreptul titularului de a conduce ambarcațiuni pe apele interioare.

În baza protocolului încheiat de Yacht Club Regal Român cu Autoritate Națională de Comunicații, începând cu 15 iunie 2009, organizăm cursuri și examene pentru obținerea CERTIFICATULUI DE OPERATOR RADIO - LRC, obligatoriu celor care doresc să obțină Certificatul de Conducător de ambarcațiune categoria B.

**CUPRINS \* CUPRINS \* CUPRINS**

|  |      |
|--|------|
| Editorial. Flota, cam (r) George Petre .....   | p. 1 |
| România are nevoie de o flotă comercială maritimă națională, vam (r) ing. Ilie Ștefan.....   | p.2  |
| O sută de ani de prezență românească pe mările și oceanele lumii (1895-1995).....  | p. 6 |
| Baza Navală din structurile FNR, mr. Corneliu Pavel .....  | p.8  |
| Amintiri de război, cdor (r) ing. Romeo Hagiac.....  | p. 9 |
| 2009 – Anul internațional al Astronomiei. Spiru Haret, cam fl (r) Ion Apostol .....  | p.12 |
| Lupte ale voievozilor români în apărarea frontierei dunărene, ing. Dan Stroe.....  | p.13 |
| Prevenirea îmbolnăvii la bordul navelor, medic Toma Octavian Melinte.....  | p.14 |
| Evocare. Contraamiral Horia Macellariu, cdor (r) Doru Alexandru Ionescu.....   | p.15 |
| Dispariția misterioasă a velierului german „Amiral Karpfanger“,<br>cdor (r) Marin Scărișoreanu, cdor (r) Francisc Hoșciuc.....                       | p.17 |
| Revista revistelor.....  | p.18 |
| Lumini și umbre în istoriografia navală românească. Raidul de pe canalul Măcin (1877),<br>cdor (r) Neculai Pădurariu .....                           | p.19 |
| „Belgica“ și Emil Racoviță, Petre Maravela .....   | p.20 |
| Paginile ANR. Brevetele/certIFICATELE de capacitate a personalului navigant.....   | p.22 |
| Promotia 1959 la a 50-a aniversare, cpt. lt (r) Ion Nae.....   | p.24 |
| Semnale editoriale, cdor dr. Marian Moșneagu.....  | p.25 |
| Cinematică navală. Exerciții, cam fl (r) Dan Leahu .....   | p.27 |
| Alb și Negru. Traiul la vapor, ing. Ion Nae, .....   | p.30 |
| Interviu la „Marea Neagră“, despre Centrul Muzeal Ecoturistic Delta Dunării .....  | p.31 |
| Comandorul Victor Voinescu. Istorie și mistificare, Gabriel Felician Croitoru.....   | p.32 |
| Raportul atașatului naval al Marii Britanii la Oslo (noiembrie 1939), cam (r) ing. Ioan Chiril .....   | p.34 |
| Impactul dezvoltării tehnologice asupra strategiei navale după al doilea război mondial, cpt cdor<br>dr Olimpiu Glodarenco, cdor Ionel Ciocoiu ..... | p.35 |
| Din lirica marină, cam fl (r) Ion Apostol.....   | p.36 |
| Dreapta de înălțime .....  | p.38 |
| Marea Noastră pentru Tineret .....   | p.40 |
| Din viața LNR .....  | p.44 |
| Informații-Noutăți .....   | p.47 |
| Cronică .....  | p.48 |
| Magazin .....  | p.49 |

**REDAȚIA**

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN  
 Redactor-șef: c.am (r) George PETRE  
 Redactori-șef adj.: cam.fl. (r) Dan LEAHU; cdor.dr. Marian MOȘNEAGU  
 Consultant: comandor (r) Doru IONESCU  
 Secretar de redacție: Maria GROSU  
 Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r) Neculai PĂDURARIU, ing. Florin GUSMAN, ing. Silviu MORARIU (București), dr. Carmen ATANASIU, Elena STĂNESCU (Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina), Petre MARAVELA (Brăila).  
 Corectură: prof. Elena STĂNESCU, cam fl. (r) Dan LEAHU.  
 Tehnoredactare: Maria GROSU  
 Difuzare: cdor (r) Costică CIOCOIU  
 TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.  
 Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ  
 Telefon: 0744/341.187  
 Tel/Fax: 0341/431.351  
 Tel/Fax: 0241/611.836  
 e-mail: marea\_noastra@yahoo.co  
 www.lnr.ro  
 Coperta I: George PETRE, Maria GROSU  
 ISSN: 1223-0332

**răspunsurile test  
de la pg.41**

1 - a      6 - b  
 2 - c      7 - c  
 3 - b      8 - b  
 4 - b      9 - c  
 5 - b      10 - b

Responsabil de număr  
GEORGE PETRE



Colegiul de redacție al revistei MAREA NOASTRA urează colaboratorilor și cititorilor publicației Ligii Navale Române un An Nou plin de împliniri, cu bunăstare, sănătate și zile senine.