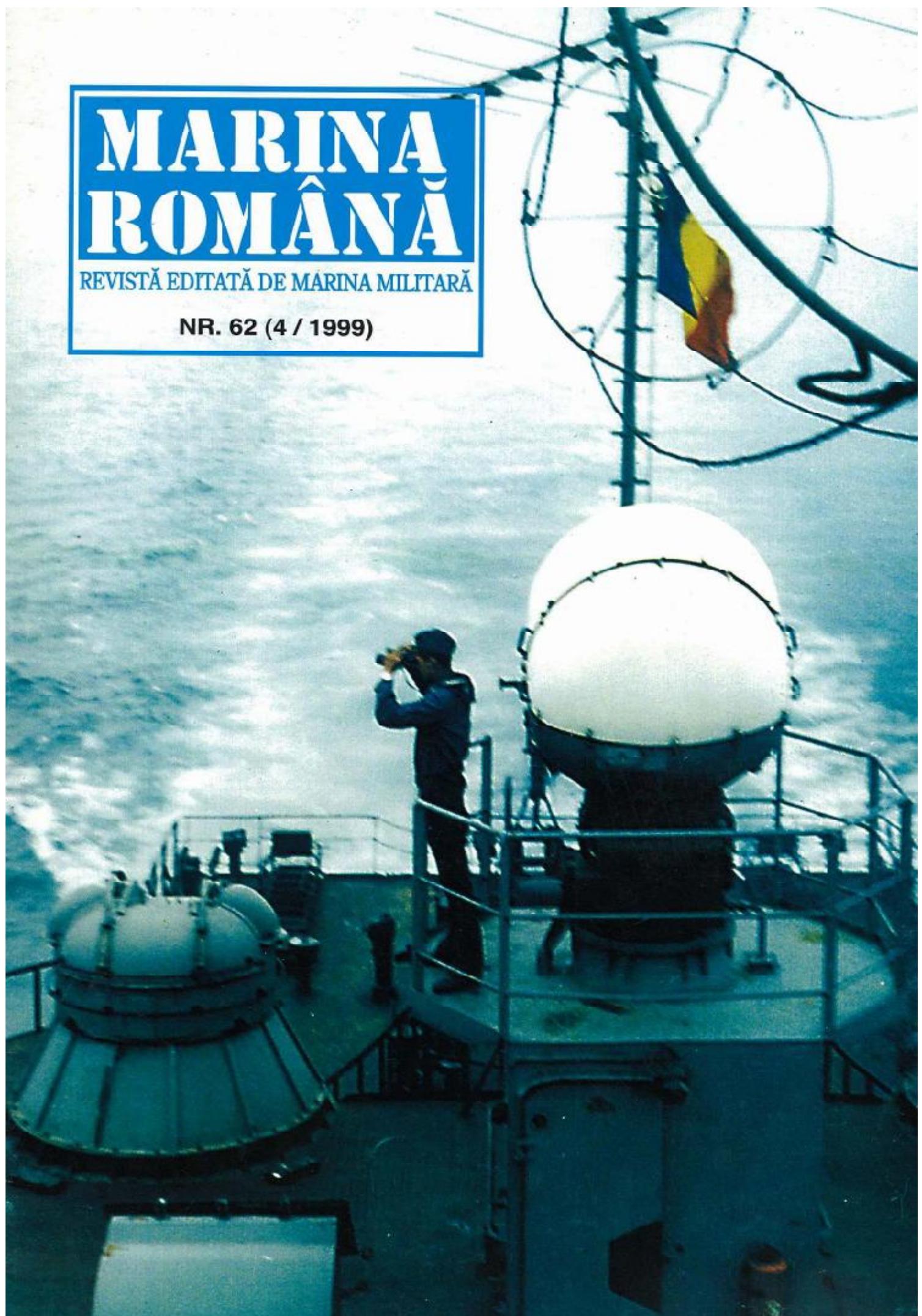


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 62 (4 / 1999)



Din SUMAR

STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 62
(4/1999)

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACTIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan Dînu

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

REDACTIA:

Cercul Militar Constanța,

str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/238

COPYRIGHT: este autorizată orice
reproducere cu condiții specifice
sursei

NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa revistei
texte și fotografii care se încadrează în
tematică revistei. Manuscrisele nu se
înapoiază

ISSN 1222-9423
B 9509939

Operațiunile tehnic-editoriale au fost
asigurate de C.E.A.T.E.P.T.A.

Tehnoredactare computerizată:
Adrian PANDEA

Tiparul executat la
Tipografia Militară a Ministerului Apărării
Naționale sub comanda nr. 1064/1995

4 OAMENI DEVOTATI MĂRII ȘI MARINEI MILITARE



13 O întreagă carieră sub o singură deviză: „PERSEVERARE SEMPER”

16 COOPERATIVE PARTNER '99 MARINARI ROMÂNI DAU LECTII DE COMPETENȚĂ ȘI EFICIENTĂ



20 Navigatori în labirintul cunoașterii



22 Bun găsit, EUROPOLIS, cu JEAN BART, scriitorul marin

27 Inedit FOTOGRAFII-DOCUMENT

29 MAGAZIN

COPERTA IV – Ziua Marinei la Sulina
Foto: Liviu Simioncenco



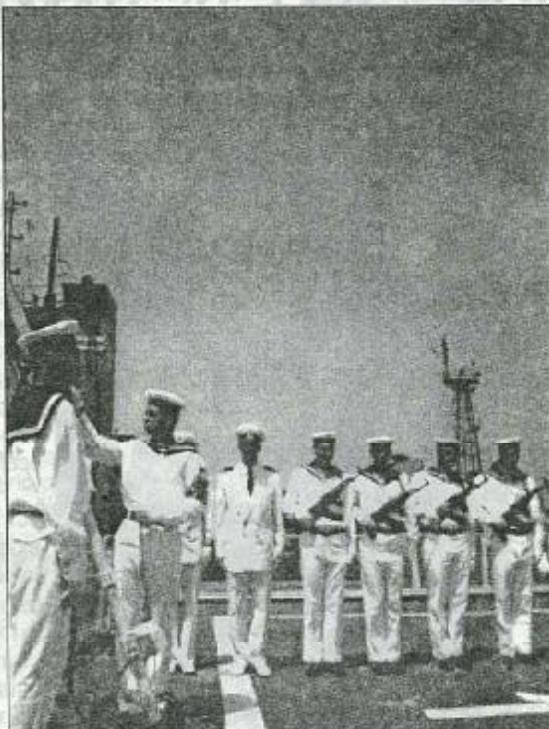
COPERTA I – De
veghe în largul
mării

ZIUA MARINEI ROMÂNE

Există în calendarul creștin-ortodox o zi cu o semnificație aparte – ziua Sfintei Marii. Pentru cei care și-au legat destinul profesional de întinsul nemărginit al apelor, această zi are și o altă semnificație. Cu aproape un secol în urmă, ziua de 15 august, ziua Sfintei Marii, ocrotitoarea marinilor, a fost aleasă ca Zi a Marinei Române.

Marinarii sunt oameni obișnuiați, viața lor descurgând cu bucurii sau necazuri, împliniri sau neîmpliniri, nedeosebindu-se de a celorlalți din jur. Adevărata viață a marinilor începe însă dincolo de faruri, acolo unde echipajul și nava devin o entitate indestructibilă, o insulă românească cu tricolor la catarg, a cărei menire este de a fi pavăză pe ape Tării sau de a stabili puncte de legătură cu civilizațiile lumii.

„Marinarii sunt acei oameni care își duc viața dincolo de ochii lumii și care nu așteaptă recompense pentru aceasta“ – astfel îi caracterizează un amiral român, **Sebastian Eustațiu**, la începutul acestui secol. Prin seriozitatea și dăruirea cu care își practică profesia, prin spiritul de sacrificiu dovedit atunci când Țara le-a cerut să o apere, marinarii și-au dobândit o binemeritată apreciere și stima din partea tuturor celor din jur.



Iată de ce Ziua Marinei Române este așteptată cu multă bucurie peste tot acolo unde se regăsește triada **MARE - MARINĂ - MARINARI**. Este ziua în care jocurile marinărești și întrecerile pe apă, devenite acum tradiționale, fac pentru o zi deliciul și stârnesc interesul a mii și mii de oameni din orașele porturi de la Dunăre și Mare.



De Ziua Marinei Române redacția adresează tuturor marinariilor, lucrătorilor portuari și constructorilor navali tradiționala urare marinărească
Bună Cartă Înainte!

OAMENI DEVOTATI MĂRII

„ÎN ADÂNCURI TREBUIE SĂ FII TOT TIMPUL CU PICIOARELE PE PĂMÂNT“

Interviu cu locotenent-comandorul FLORIAN STĂNCULEȚ, comandanțul grupului de scafandri de mare adâncime de pe nava GRIGORE ANTIPĂ

- Domnule locotenent-comandor, credeți că meseria de scafandru de mare adâncime este una din „profesiile extreme” care, pe lângă curaj solicită și un caracter temerar?

- Este o meserie periculoasă și e adevărat că presupune o mare doză de risc, atât în execuție cât și în conducere. Presupune îndrăzneală, dar nu și acel „strop de nebunie” sau inconștiență la care cred că vă referiți, pentru că în acest caz nu am fi apti pentru meserie. Chiar dacă intri în apă, trebuie să fii echilibrat, trebuie să fii în permanență „cu picioarele pe pământ”.

- De câți ani sunteți scafandru?

- Am devenit scafandru în anul 1981, acum mai bine de 18 ani, și am făcut parte din prima promoție de ofițeri comandanți de grupă scafandri de luptă. Apoi am continuat meseria pe toate treptele ei: instructor scafandru, specialist scafandru și acum comandanț comandanți de grupă scafandri de luptă.

- Cred că e inutil să vă întreb dacă iubiți marea, din moment ce o parte din viață o petreceti în adâncuri. Considerați, totuși, că un bun scafandru trebuie să fie și un bun marină?

- Cele două profesii se întrepărtrund și nu se exclud una pe celalătă pentru că toată viața noastră de scafandri este legată de apă și de marină, astfel încât cunoașterea problemelor marinărești este chiar necesară. De altfel, înainte de a deveni scafandru, am fost comandanț de două dintre vedetele care lucrează și acum cu scafandrii. Este vorba despre MARTE și JUPITER. Dacă iubesc marea? Pot să vă spun doar atât: în momentul în care ajungi sub apă, atunci când nu îți mai simți greutatea corpului și intri în starea aceea de imponderabilitate, încerci o senzație extraordinară. Eu aş compara-o cu senzațiile pe care cred că le trăiesc cosmonauții în spațiu și piloții în aer.

- În aproape două decenii de meserie sunt convins că ați avut parte și de clipe mai dificile sau chiar dramatice.

- Au fost destule. Îmi amintesc acum de o zi în care a trebuit să ies fără aer de la o adâncime de 25 de metri, pe când lucram cu un partener american. Incidentul s-a datorat uzurii fizice excesive a echipamentului de la vremea aceea, care pur și simplu a cedat, deși fusese verificat înainte de scufundare (acum lucrurile s-au schimbat mult în bine în ceea ce privește echipamentul



și dotarea, mai ales prin eforturile comandanțului Centrului de scafandri, căpitan-comandorul Constantin Bengheș). Pentru mine, atunci, a fost o încercare a soartei, trecută cu bine.

- Ați acumulat în jur de 2000 de ore de scufundare, la diferite adâncimi. Scafandreria e o muncă de echipă, dar ați simțit uneori în adâncuri ceea ce am putea numi „singurătatea scafandrului”?

- Este cu adevărat o muncă de echipă. Un scafandru, chiar dacă există situații în care trebuie să intre în apă singur, are legătură în permanență cu cei de la suprafață, printr-o saulă, printr-un cablu de comunicație, prin televiziune, este asistat și coordonat. Atâtă timp cât știi că ai pe cineva „în spate” care te aude, nu te simți singur. Când

ești în echipă de cel puțin doi, iarăși nu te simți singur. Dar sunt clipe, mai ales atunci când vizibilitatea este redusă și te pierzi de coleg, în care ai momente de singurătate, în sensul că simți acut singurătatea, dar știi că și colegul tău încearcă aceeași senzație. Să nu se creadă cumva că scafandrului nu îl este frică niciodată. Există frică, există rezistență pentru că este o muncă în mediu ostil, în apă poate să se întâmple orice, nu numai accidente de scufundare. În momentul în care știi foarte bine ce ai de făcut și pe cineva lângă tine, puterea de a reține teama este cel mai important aspect. Ca și la celelalte meserii periculoase teama nu dispare niciodată, dar faptul că ai o pregătere și un antrenament de ani de zile te împinge să te autoprotejezi.

- Vă considerați un om împlinit în Marina Militară?

- Cu siguranță da, chiar dacă țelul meu a fost să ajung Instructor pentru că cel mai mult mi-a plăcut să pregătesc pe alții, să-i iau, cum se spune, de la zero și să-i transform în scafandri. Este o satisfacție deosebită pe care eu am simțit-o. Pentru mine, personal, latura aceasta mi se pare cea mai interesantă.

- În final, cum v-ați caracteriza singur, în două vorbe, și dacă dorii să transmită ceva cititorilor prin intermediul revistei noastre?

- Un nemulțumit în permanență, dominat de gândul că totdeauna este loc de mai bine, iar pentru cititori, să aibă încredere în scafandrii militari români.

Bogdan DINU

ȘI MARINEI MILITARE

Într-o societate care nu se grăbește să-și recupereze măcar costurile și eforturile investite în formarea profesională a unor tineri și cu atât mai puțin să valorifice la maximum potențialul acestor absolvenți - și nu mă refer aici numai la instituțiile civile de învățământ ci și la abandonurile unor absolvenți militari, unii dintre ei chiar străluciti, înainte de a începe cariera propriu-zisă în armată - este reconfortant să întâlnescu în rândul ofițerilor Marinei Militare tineri care, la câțiva ani după terminarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, își fac cu pasiune munca și cred, în continuare, în pofta greutăților tranzitiei, în menirea lor de ofițeri și marinari. În cazul locotenentului Alexandru Chiric, comandant unitate de luptă arme sub apă pe puiotul de mine „Vam.CONSTANTIN BĂLESCU” (274), satisfacția jurnalistului a fost dublată de faptul că, relativ recent intors dintr-un stagiu de practică ambarcat în Marina Franceză, Tânărul locotenent nu a fost descurajat de reîntâlnirea cu aceleși neajunsuri și, de ce să nu recunoscem, cu vechile mentalități și bugete de austerație, „experiencia franceză” constituindu-se doar ca o motivație în plus în carieră. Ar fi de dorit, însă, ca experiența astfel acumulată să fie folosită și să-și găsească utilitatea într-un viitor cât mai apropiat, eventual prin continuarea specializării, încât investiția „primară” de până acum să nu se irosească în zadar.

Am preferat să acordăm mai mult spațiu cursului de pregătire efectuat de locotenentul Alexandru Chiric, privit însă mai mult ca punct de reper și de hotar, de raportare și de definire a Tânărului Ofițer în

„Fac parte din categoria celor care nu și-au pierdut speranța!”

realitățile mării și Marinei Militare. Cursul în sine – efectuat la bordul navei-școală „JEANNE D'ARC” care, împreună cu fregata antisubmarin „DUGUAY TROUIN”, a făcut înconjurul lumii, în sase luni, pe ruta Brest, Havana, Mexic, San Francisco, Hawaii, Tokyo, Singapore, Djibouti, Suez, Istanbul, Lisabona, Brest – este o experiență extraordinară pentru un locotenent de marină la vîrstă de 26 de ani, și ea a fost percepță ca atare. „Este o treabă bine gândită și mai ales bine făcută – consideră interlocutorul nostru – această ambarcare pe navă, ideea de a lucra timp de o jumătate de an în mediul în care îți vel desfășura activitatea în viitor, cu alte cuvinte este o integrare completă în viața Marinei. Mi-a plăcut la bord lipsa stresului, lanțul continuu de activități și exerciții, la care se adăugau, firește, cursurile. A fost obosit, dar la final am înregistrat satisfacții mari. Nu m-am împăcat, însă, cu gândul că am putea să ne comparăm cu ei, dar nu reușim. Avem potențial mai mare, suntem mai bine pregătiți la nivel teoretic, dar ne lipsesc mijloacele. Nu mai vorbesc aici de deschiderea culturală extraordinară pe care îl-o oferă o astfel de călătorie la bordul unei nave. Cred că am putea să-l luăm ca model de la început și până la sfârșit.”

Este cunoscută reticența francezilor în a se manifesta admirativ la adresa reprezentanților altor națiuni, greutatea în a accepta competiția. Oricum, atitudinea francezilor de la bord față de Tânărul Ofițer român – așa cum a fost percepță chiar de cel în cauză – a evoluat de la ignorarea din primele zile (primele dificultăți legate de limba franceză au fost depășite în câteva zile) până la acceptare și, ulterior, concurență acerbă la examene. Ca și la noi, tinerii francezi care se hotărăsc să devină ofițeri de marină o fac, cu rare excepții, din pasiune și din convingere. Stagiul de practică ambarcat are tocmai rolul de a le confirma sau infirma compatibilitatea cu viața pe mare.

Revenind, însă, la realitățile noastre, numărul prea mic al ieșirilor în mare a navelor este de departe lucrul care îl afectează cel mai mult pe locotenentul Alexandru Chiric și pe colegii lui. „Dar eu mai sper încă. Am simțit ceea ce înseamnă să fii marină, să faci carturi



adevărate, navigând. Mirajul și tentația marinei comerciale a existat și pentru mine, ca și pentru oricare altul, dar nu am făcut și nu cred că voi face nici în viitor acest pas, pentru că îmi place și iubesc prea mult ARMATA și MARINA, poate nu chiar așa cum sunt ele acum, ci așa cum ar trebui ele să fie, cu disciplină, cu ordine și exerciții, cu oameni care trăiesc unii pentru alții. Dar foarte puține din aceste lucruri mai există acum, timpurile grele pe care le trăim au făcut ca oamenii să devină mai egoiști și tocmai leșirile în mare sunt cele care dezvoltă coeziunea unui echipaj... Acum, aproape toate activitățile sunt, într-un fel, „inventate” la uscat, executate „la rece” la cheu, nu prea cu legătură cu viața adevărată de marină...”

Opiniunea Tânărului Locotenent pentru marină a rezultat din impletirea dragostei față de armată, în general, și de navigația pe mare în special. A absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân” în anul 1996 ca șef de promoție la specialitatea Arme sub apă și de atunci a rămas numai la Divizionul de nave dragoare și puiotare de mine Constanța. Despre „zonele gri”, despre timpul care nu este afectat profesiei sau familiei (este încă necăsătorit), sunt puține de spus, poate și pentru simplul fapt că acest timp nu prea există. Îl plac limbile străine, sportul, iar cu muzica (o mai veche pasiune, înainte de liceul militar a urmat o școală de artă), după cum spune singur, a lăsat-o mai ușor.

Vîitorul nu îl vede în culori chiar atât de întunecate, poate și pentru faptul că pună pasiune în ceea ce face. „Totuși oamenii din Marina Militară încă mai speră. Atunci când se dau legăturile la cheu și nava începe să se îndepărteze de dană, văd cum oamenii bordului se transformă, văd că se aprinde ceva în ochii lor... Eu îl văd, într-un fel - și mă includ și pe mine printre ei – ca pe niște nostalgici care Tânjesc, nu după alte vremuri, ci după mare și meserie. Nimeni nu o declară ca atare, pentru că așa ceva nu se spune, dar îl vezi și îl „simți” cum prind viață atunci când ies pe mare. Și, din punctul meu de vedere, așa și cred că este normal să fie.”

Bogdan DINU



OAMENI DEVOTAȚI MĂRII

Tată și fiu, sub constelația Mării și Marinei Militare

Nu pretind că din punct de vedere social sau psihico-moral maistrii militari din marină ar fi niște fenomene. Sunt oameni normali, cu pasiunile și viciile lor, cu visele și cu problemele lor, dar din punct de vedere al meseriei nu pot să comentez nimic, sunt buni. Cuvintele acestea au fost rostită acum doi ani de zile de un ofițer al Marinei Militare și se refereau la maistrii militari cu care lucrazi de zi la navă. Am considerat-o atunci – și nu mi-am schimbat părerea nici azi – drept una dintre cele mai lucide caracterizări ale corpului maistriilor militari de marină, dincolo de orgolii excesive sau minimalizări subiective. Am scris de multe ori despre oamenii Marinei Militare, fie ofițeri sau maistri militari. Am scris cu admirație, am scris cu respect, am scris cu placere.

Aceeași deschidere, aceleași gânduri și trăiri m-au încercat și când am stat de vorbă cu maistrul militar principal **Ștefan Tampău**, șeful cabinetului de astronomie de la catedra de navigație a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Omul de 50 de ani, din fața mea, degajă, înainte de toate și nu neapărat din trăsăturile fizice, hotărâre, consecvență cu sine însuși și cu ceilalți. Pe boala cerească interioară a sufletului său strălucesc doar două constelații: profesia și familia. Poate că ordinea nu este chiar aceasta, dar le-am scris astfel pentru că prin familie, mai exact prin fiul său, ofițer în Marina Militară, cercul reprezentat de profesie-familie-profesie, s-a închis.

Ștefan Tampău nu a visat din copilarie, petrecută la Răciori în județul Bacău, să ajungă la mare și să devină marin. Destinul l-a purtat la Constanța abia în anul 1968, când a intrat la Scoala Militară de Maistri Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu”. Tot atunci a văzut pentru prima oară marea. După terminarea școlii, în 1970, timp de un deceniu a lucrat la Mangalia pe dragoarele de

bază, ocupând pe rând funcția de șef grup timonier și, ulterior, de șef de echipaj. Aici, la nave, a înregistrat cele mai mari satisfacții profesionale. Aici a învățat ceea ce cunoștințele teoretice nu îi pot oferi niciodată, aici a cunoscut



Ştefan Tampău, tată...

marea cu adevărat. Tot în acest deceniu petrecut la Mangalia i s-au naștut și cei doi copii: Stefan, în 1973 și Viorella, în 1977. În 1980, în urma unei discuții „neprincipiale” (după cum o definește el însuși) cu un ofițer, este mutat, la cerere, la Academia Navală în funcția în care se află și astăzi. La douăzeci de ani de la această decizie încă regreță plecarea; într-un fel, sufletul i-a rămas alături de vechii camarazi și de viața la bord.

De când este șeful cabinetului de astronomie a căutat, atât cât a putut, să realizeze ceva care „să rămână”. Să rămân, de la planetarii cu anexele lui până la laboratoarele ARPA (radar anticoliziune, calculator și pilot) și radionavigație pe care speră să le vadă funcționale la sfârșitul lunii august. Împreună cu profesorii care s-au succedat la catedra de navigație și, mai ales, cu extraordinarul om și profesor care este comandorul Pavel Suciu, șeful catedrei, a căutat să-i învețe pe viitorii marinari tainele navigației după stele, să le trezească și să le cultive pasiunea pentru astronomie și pentru navigația „clasică”. Poate că mulți dintre actualii ofițeri își amintesc de el.

Alături de profesie, celălalt univers în care trăiește este cel al familiei. Anii

petrecuți la nave, la Mangalia, greutățile de tot felul, au lăsat urme. Soția a trebuit să renunțe la serviciu și să se ocupe de copii. De fapt, **Ştefan Tampău** – ca orice părinte – trăiește prin copii și pentru ei. Tot ceea ce nu a putut să realizeze el, imposibilitatea de a urma școala mai departe (lucru care l-a marcat tot restul vieții) s-au constituit în motivații tot atât de puternice pentru împlinirea copiilor. Pentru aceasta s-a zbătut și a luptat cu feracitate. Rezultat? În 1991 fiul său intra primul la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, iar în 1996 o părăsește ca șef de promoție. Nu a fost ușor. Atât tatăl cât și fiul au avut de înfruntat adversitățile vremurilor și ale unor oameni, nu și ale instituției ca atare. Dar atât vremurile cât și oamenii sunt trecători. Acum, locotenentul **Ştefan Tampău** (fiul maistrului principal Tampău și ofițer cu navigația pe



... și Ștefan Tampău, fiu

dragorul de bază 16 „Vam. Ioan Georgescu”) este plecat la un curs de limbă engleză, cu durata de 6 luni, în Canada. La întoarcere urmează să-și susțină și licența la Facultatea de Drept, pe care a terminat-o între timp.

Visul maistrului **Tampău** este aproape desăvârșit, iar cercul ale căruia sectoare le-am numit la începutul acestui material profesie, familie și din nou profesie, s-a închis la loc: tată și fiu în aceeași constelație a MĂRII și MARINEI MILITARE.

Bogdan DINU

ȘI MARINEI MILITARE

„Esențială nu e tehnica, ci calitatea umană”

- Domnule comandor Eugen Gabur, sunteți comandanțul uneia dintre cele mai moderne și redutabile unități ale Marinei Militare care grupează navele purtătoare de rachete, aparținând Brigăzii 22 rachete navale, din Mangalia. Vă rugăm, pentru început, să vă întoarceți o clipă în timp și să ne spuneți care au fost treptele pe care le-ați urcat până la atât de onoranta comandă pe care o exercitați în prezent.

- Deși nu am urmat cursurile unui liceu militar ci pe cele ale liceului „Petru Rareș”, din Piatra Neamț, hotărârea de a urma o carieră militară am luat-o de timpuriu, când mă aflam încă pe bâncile școlii, având, în acest sens, în tatăl meu – un om deosebit și un ofițer (de grănicer) devotat profund profesiei sale – un exceptional model de viață. Optiunea pentru Marina Militară am făcut-o la sfârșitul liceului și avea ca suport admirarea pe care o nutream pentru această armă de elită și pentru universul maritim ce exercita o explicabilă fascinație asupra adolescențului de atunci. Așadar, în anul 1973 am susținut, cu succes, examenul de admitere la Școala Superioară de Marină care avea să devină, în scurt timp, Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”. Întâlnirea cu marea, în adevaratul sens al cuvântului, am avut-o în anii studenției, în 1975, când am avut șansa să fac un voiaj de instrucție, alături de colegii mei de an, la bordul navei-școală „Mircea”. Voiajul, care a durat 62 de zile, atingând numeroase porturi din Mediterana și Atlantic, va rămâne pentru mine nu numai o amintire do nesters ci și momentul esențial în care am simțit că optiunea mea pentru marină se transformase într-o profesiune de credință și în axa mea existențială. În 1977 am terminat institutul, în promoția ce a primit gloriosul nume „Independență”, conferit de aniversarea unui secol de la dobândirea Independenței de stat a României.

- Unde v-ați început cariera ca tânăr ofițer de marină?

- Am optat, atunci, în 1977, pentru Mangalia și după cum se vede a fost o opțiune pentru o viață. După câțiva ani eram comandanț pe vedeta torpiloare pe aripă portantă 58, apoi pe 60, iar în 1983, comandanț de secție, apoi comandanț pe vedeta purtătoare de rachete 197. Între anii 1984-1986 am urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare, iar între anii 1987-1990, am fost promovat șef de stat major al unității de vedeta torpiloare pe aripă portantă.

- Cum ați ajuns, din „torpilori”, comandanțul actualei unități de nave purtătoare de rachete?

- Ceea ce consider ca fiind o treaptă importantă în profesiunea mea a fost implicarea în constituirea unității de nave purtătoare de rachete: în 1990 eram pe prima navă de acest tip adusă în țară - „Zborul”, iar un an mai târziu participam la recepționarea celorlalte două - „Lăstunul” și „Pescărușul”. În 1992 am fost numit comandanțul noii unități constituite, fapt pe care-l consider o mare onoare ce mi s-a făcut, dar și o responsabilitate pe măsură. Am luat, așadar, „unitatea de la zero” și eu urmat luni și ani de eforturi în care s-au format și instruit echipajele de elită care au încadrat aceste nave. Căci problema esențială, în marină sau oriunde în armată, o constituie nu atât tehnica ce poate fi achiziționată – în funcție, desigur, de posibilitățile țării – oricând, ci calitatea umană și profesională a celor ce urmează să o mențină. Astfel, „Zborul” a fost prima „popinioră” de cadre; aici s-au instruit oameni ce au încadrat, apoi, celelalte două nave și au urcat, fiecare în funcție de calități și personalitate, treptele ierarhiei militare. Astfel, fostul comandanț al unității de luptă 5, de pe „Zborul”, căpitan-comandanțul (astăzi) Dan Hăulică, omul care s-a implicat, cu toată redutabilitatea sa capacitate de muncă, în rezolvarea



celor mai diverse probleme presupuse de activitatea unității, este astăzi locotenitorul tehnic. Alți colegi din „nucleul inițial” - săse la număr, foști comandanți de unități de luptă pe nave - locotenenti-comandanții Ion Condur, Adrian Lepădatu, Victor Gâdiuță, Victor Guidea, Florin Iliescu și căpitanul Ghîță Milolu urmează, în prezent, cursurile Academiei de Înalte Studii Militare (primii cinci urmând să le termine în acest an). În locul lor, în anul 1997, au venit în unitate săse tineri, locotenieni, care – în povida numărului redus de ieșiri în mare – au „preluat stațeta” la bordul navelor purtătoare de rachete. Așadar, în concluzie, ceea ce consider eu mai important în viața unității noastre ar fi, nu atât înșurarea tehnică de utilizare a navelor și armamentului de la bord, ci crearea unui nucleu de profesioniști capabil să înțeleagă o adevarată „școală” în domeniul, la care să se formeze, mereu, noi generații de specialiști.

- Domnule comandor, ați avut șansa, cum relevă cele câteva gânduri și repere de viață evocate mai sus, să atingeți un apreciabil „vârf profesional”. Sunteți, în prezent, un om mulțumit cu ce este și ce face?

- Nu în totalitate; meseria mea ar fi să conduc ferm și să mă dedic exclusiv pregătirii echipajelor, mai ales într-o perioadă de ausleritate materială, ca cea pe care o traversăm. Dar apar mereu probleme colaterale ce perturbă aproape zilnic activitatea din unitate, multe fiind solicitări repetitive de situații, hărți de tot felul, cu foarte „subțire” justificare. Sper că, odată cu modernizarea și restructurarea armatei, aceste „probleme colaterale” se vor diminua, astfel încât să folosim mai eficient timpul pentru ceea ce este esențial datării noastre – pregătirea navelor și echipajelor pentru îndeplinirea, oricând, a oricărei misiuni încredințată de esaloanele superioare.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE



OAMENI DEVOTAȚI MĂRII

Sărbătorirea Zilei Marinei din acest an îl va găsi pe comandorul Ioan POSTICĂ, pentru întâia dată după mai bine de trei decenii, doar cu sufletul alături de marinarii militari din Mangalia, căci la data documentării ncasăre (începutul lunii iulie) „bătrânul lup de mare” - comandantul Brigăzii 22 rachete navale și comandant al garnizoanei Mangalia - se pregătea, cu nostalgia de rigoare, dar și cu conștiința datoriei împlinite, să treacă în rezervă. În pragul acestui eveniment, domnia sa evocă - la solicitarea noastră - momentele mai însemnate trăite în cei 33 de ani de serviciu în care marina, marea și marinăria au devenit adevărată profesiune de credință căreia i s-a dedicat cu toată energia fizică sale.

„Desigur, în 1966, când pășeam, ca tânăr locotenent, proaspăt absolvent al Școlii Superioare de Marină, „pragul” Brigăzii 29 vedete din Mangalia, nu mă găndeam - și nici nu aveam cum - că, peste ani, voi fi comandantul unei redutabile Brigăzi navale a Marinei Militare; nici măcar nu eram sigur că „voi prinde rădăcin” în acest oraș al căruia fiu mă consider astăzi. Stiam doar că am un „legământ de credință” cu marea și Marina Militară, pe care-l făcusem, cu ani în urmă, când eu, „muntean din Brașov”, optasem pentru această profesie de marină și pentru acest univers albastru. Univers care avea - iată, acum ajuns la încheierea carierei, pot să concluzionez, lără a greși - să-mi ofere satisfacții și împliniri, șansa de a mă forma ca om și soldat al mării, în slujba țării mele, de a pune în valoare - cred eu - ceea ce am avut mai bun în mine. Șansa împlinirii pe care o datorez acestei instituții - Marina Militară, acestui loc - Mangalia și, mai ales, atât oameni de nădejde ce mi-au fost comandanți și cărora le voi purta, întotdeauna, recunoștință și le voi păstra un loc aparte în inimă mea. Oameni ca primul meu comandant de divizion, comandorul (r) Gheorghe Spandole și contraamiralul (r) Valentin Gheorghiu, cei doi „mentorii” ai mei de marinărie, sau contraamiralul Virgil Stoica, azi prim locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, sub a cărui comandă am avut onoarea să muncesc, anibuni, la „torpiloarele mari”.

Drumul străbătut în cel 33 de ani de activitate în Marina Militară l-am început, aşadar, în 1966, la bordul vedetei torpiloare 89, pe care am ajuns comandant, iar în 1974 am luat din șantier vedeta torpiloare 51; au urmat doi ani (1977-1979) de perfecționare în profesie, la Academia de Înalte Studii Militare. Revenit la Mangalia, desigur, am primit comanda vedetei torpiloare „mar” 201, apoi am fost șef de stat major la baza 335, apoi, între anii 1985-1987, la vedetele pe aripă portantă și, din 1987, șef de stat major la vedetele torpiloare „mar” - comandant fiind, după cum aminteam, domnul contraamiral Virgil Stoica. Aici am trăit momentul Revoluției din 1989 și, acum, privind înapoi în timp, mă consider mândru că unitatea noastră s-a dovedit la înălțimea momentului. Că în clipa de cumpănă a istoriei ne-am făcut datoria să cum se cuvine; căci la noi în unitate

*Mulțumirea
de a-ți privi
liniștit, în ochi,
camarazii*



nu și-au votat subordonații comandanții, cum s-a întâmplat prin alte locuri, ci ne-am văzut de treaba noastră de soldați, așa cum țara aștepta de la noi.

După Revoluție, în 1991, am devenit comandanțul divizionului de vedete torpiloare mari, iar din 1992 până în 1994, șef de stat major la Brigada 29 vedete torpiloare.

În 1994 s-a încheiat prima pericadă profesională din viața mea - aceea de „torpilor”. În același an am avut onoarea să fiu numit comandanțul noii brigăzi - nr. 22 - de rachete navale ce reunește navele purtătoare de rachete, distrugătorul și rachetele de coastă, brigadă de la a cărei înființare se împlinesc 5 ani. Și dacă „torpilor” am fost învățat să fiu - și ce „profesori” am avut! - ei, bine, „rachetisti” a trebuit să învăț singur să fiu. Și am învățat, împreună cu un colectiv de cadre ce alcătuiesc această unitate de elită a Marinei Militare.

Am făcut numeroase exerciții și lansări, între care o lansare de 5 rachete, care toate au lovit, fără greș, ținta, aducându-ne, spre mulțumirea noastră sufletească, confirmarea că dobândisem „tainele” meseriei, că știam ce aveam de făcut. Desigur, această confirmare avea „în spate” zile, luni și ani de muncă asiduă, de încordare, de efort intelectual și fizic. Dar parcă se poate obține ceea ceva serios fără efort și devotament pentru meserie?

Mă întrebăți ce a însemnat pentru mine numirea, în 1994, în funcția de comandanță al garnizoanei Mangalia? Desigur, o mare cunoare dar, mai ales, multe griji. Căci în această postură voiam să răspund așteptărilor colegilor mei, mai cu seamă ale celor tineri, pe care trebuie să-i reprezent în „dialogul” cu puterea civilă. Și am realizat, cred eu, un bun dialog, bazat pe colaborare și sprijin reciproc. Sigur că nimenei n-ar fi îndrăznit să-mi propună să facă marinarii munci neadecvate calității lor de soldați ai țării, dar nici nu ne-am dat înapoi de la a da o mână de ajutor la unele munci pentru obște, cum au fost plantări de pomi în oraș sau o intervenție la o situație mai grea impusă de iarnă. În schimb, în reciprocitate, „dialogul” ne-a facilitat obținerea unor înlesniri și amintesc aici problema „fierbințe” a cadrelor - casele. Astfel, cu sprijinul esențial al eșaloanelor superioare, s-au dat în folosință 13 apartamente de serviciu în orașul Mangalia, 16 în stațiunea Olimp; sunt acum în lucru amenajări la 2 blocuri cu 52 apartamente de serviciu, dintre care jumătate vor fi finalizate luna viitoare.

Plec, aşadar, de pe „puntea de comandă” a profesiei, după 33 de ani, bineînțeles, cu nostalgia și părerea de rău a oricărui om ce și-a iubit meseria și a considerat-o ca primă rațiune de a fi. Dar plec cu mulțumirea unui om care crede că și-a îndeplinit menirea și care poate privi în ochi, liniștit, camarazi - colegi și subordonăți - chiar și după ce, supuñându-se, ca toată lumea, rigorilor timpului ce trece, nu va mai fi „pe comandă”.

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE

ȘI MARINEI MILITARE

ACEST „SPIRIT DE CORP” CE NE LEAGĂ

„Am văzut pentru prima dată marea în 1972 - ne spune domnul căpitan-comandor **Ştefan Burlacu**, comandanțul Divizionului 93 vedete torpiloare „marți”, din Mangalia. Eram elev la Liceul Militar „Ştefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc și am mers în tabără la mare. Poate că impactul emoțional pe care l-a avut această „întâlnire” asupra adolescentului de atunci s-a regăsit în opțiunea mea, la terminarea liceului, pentru Marina Militară. O „dragoste la prima vedere” care și-a păstrat aceeași intensitate și astăzi, după 21 de ani de când am început să practic profesia de marină militară și căreia îi sunt profund devotat. Asadar, în 1974 am intrat în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța pe care l-am absolvit în 1978, făcând parte din prima promoție la care repartitia absolvenților s-a făcut prin opțiune, în ordinea mediei generale. Mi-am ales garnizoana – Mangalia și unitatea – Brigada 29 vedete torpiloare și, de atunci, de peste 20 de ani astăzi, am rămas fidel acestei unități, cu o mare tradiție, căreia sunt mândru că-i apartin. Am avut șansa să-mi încep profesia pe o navă nouă - vedeta torpiloare 201, care tocmai intra în dotarea unității - în funcția de comandanță de luptă 4. „Botezul” mării și al focului, în noua mea postură, l-am primit curând - pe 16 septembrie 1978 (zi pe care o păstrează cu drag în amintire) - când am participat la primul meu marș de instrucție. Am avut șansa, pe vedeta torpilcare 201, să am un comandanță de excepție, ca „meseriaș” și ca om - pe domnul comandor **Ioan Postică** (pe atunci căpitan). Și acest om, care mi-a îndrumat primii pași în profesie și care mi-a câștigat respectul deplin, a avut o influență hotărâtoare asupra activității mele. Înțept, făcând clasa de radioelectronică, cu o programă specială axată pe radio și radiolocație, prinsemest gustul acestei „specialități” și aveam tendința să mă dirijez spre ea. Dar comandanțul, după ce „n-a cîntărit” un timp, mi-a spus, în stilul său direct și inconfundabil: „Măi băiate, văd că ai „stofă” de marină; dacă vrei să faci carieră, mergi la „vîrf”, pună mâna pe carte și învăță navigație și mergi apoi la Academia de Înalte Studii Militare”. L-am ascultat stafat care mi-a schimbat - în bine, găndesc eu azi - „cursul” destinului meu profesional. În 1981 l-am devenit secund pe vedeta torpiloare 201 și „m-a frcat” bine; cu orice prilej, la ieșirile în mare (care erau numeroase atunci) nu scăpa ocazia să-mi ordone: „*Burlacule, treci și execută manevra!*”, urmărindu-mă atent și fiind „neînțător” cu stângăcările initiale. Așa am început să deprind „tainele meseriei” și să-i prind

adevărul gust. Dovadă că „instrucția” a rodit - în 1982 am fost promovat comandanță pe vedeta torpiloare 202. Urcasem „la comandanță” - un eveniment pe care îl râvnește, îl dorește și-l așteaptă orice ofițer de marină.

Între anii 1985-1987 am făcut, într-adevăr, Academia de Înalte Studii Militare și am revenit, în aceeași unitate, comandanță pe vedeta torpiloare 205, iar în 1991 am fost promovat șef de stat major al unității.

Anul 1996 a însemnat, pentru mine, o nouă și importantă treaptă profesională - am fost numit comandanțul Divizionului 93 vedete torpiloare. Numirea în această funcție m-a onorat și emoționat, desigur. Devenisem comandanțul unității în care, cu 18 ani în urmă, făcusem primul pas în profesiunea mea.

În anii care au urmat, până azi, am încercat să-mi fac datoria cât mai bine, să pun în practică cele învățate și dobândite prin experiență, să cultiv în rândul camarazilor și subordonataților mei acel „spirit de corp” ce ne leagă, ne apropije, ne face să înfruntăm dificultățile, nu puține, ale acestei perioade de tranziție.

Ultima activitate - lansarea de torpile efectuată la începutul verii acestui an - ne-a adus satisfacția de a confirma temeinicia eforturilor noastre. A fost una dintre cele mai reușite lansări pe care le-am efectuat, cu atât mai mult cu cât

ea a avut loc la distanță de... 8 luni (un interval de timp enorm) față de cea precedență.

Asadar, oamenii noștri nu și-au diluat, în „acidul coroziv” al activității de la cheu, nici capacitatele profesionale, nici voința de a reuși. Și, pentru aceasta, sunt mândru de colectivul unității noastre care dispune de excelenți „meseriași”, de cadre valoroase, și as menționează aici, mai ales, acel nucleu de oameni cu experiență, în jurul căroruia s-au format cei trei. Este vorba de nucleul de maistri militari dintre care pe unul l-am găsit și cu când am venit în unitate, ca Tânăr locotenent, între care se află maistrii militari principali **Ionel Smochină**, **Nicu Constantin**, **Eugen Costin**, **Sandu Geni**, **Pompiliu Rusonici** și **Gheorghe Rusu**. Ei, ca și atâții alți colegi, ne oferă și oferă mai ales tinerei generații - un excelent exemplu de devoție față de Marina Militară, unitate și navă, de un înalt profesionalism”.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE



OAMENI DEVOTATI DUNARII

PRIVIND ÎNAPOI CU ... MÂNDRIE ȘI ÎNAINTE CU ... SPERANȚĂ

Revista noastră a găzduit în paginile sale numeroase intervenții avizate care au avut ca subiect central sublinierea importanței geostrategice a Dunării și, în acest context, necesitatea menținerii și perfecționării unei forțe navale fluviale puternice și eficiente.

Argumentele des invocate au detaliat tradițiile istorice ale Flotilei de Dunăre, au evidențiat faptul că, prin definirea a peste 40% din lungimea navigabilă a fluviului, a Gurilor Dunării și a Canalului Dunăre-Marea Neagră, România controlează o zonă geografică foarte importantă din punct de vedere strategic și militar, în această parte a Europei. De asemenea, dinamica situației politico-militare nu exclude, după cum am avut o nefericită confirmare în acest sens, ca Dunărea și Marea Neagră să devină zone de criză.

În aceste condiții, menținerea unei forțe navale fluviale, bine dotată și instruită, nu este numai o necesitate ci devine o datorie, pentru apărarea intereselor României.

Despre activitatea profesională a marinarii fluviali v-am informat, de asemenea, insistând pe particularitățile navegației la fluviu, pe pasiunea care încearcă să suplimească „bugetele de supraviețuire” sau pe eforturile care se fac pentru compensarea insuficienței ieșirilor pe fluviu, prin adaptarea permanentă a programului pregătirii pentru luptă, în funcție de resursele existente.

Dincolo de aceste dificultăți, la care se adaugă incertitudinile referitoare la aplicarea noului plan de restructurare a armatei, marinarii fluviali își continuă activitatea profesională, cu aceeași pasiune dar, după cum vom vedea în continuare, gradul de optimism diferă, de la caz la caz.



Căpitan-comandorul
Mihail MELINTE

A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” în 1979 și, ulterior, diferite cursuri de perfecționare. A activat timp de 6 ani în cadrul unui divizion de vedete dragoare din Flotila de Dunăre pe funcții de ofițer secund, comandant de navă, comandant de secție și ofițer în statul major al divizionului. Din anul 1995 lucrează în biroul operației al Flotilei de Dunăre. Este căsătorit și are doi copii.

„Lipsa de fonduri afectează starea de operativitate a navelor și nivelul de pregătire a echipa-

jelor. Mă încearcă un sincer regret când pregătesc ordine pe această linie. Suntem, de asemenea, afectați de insuficiența dotare cu aparatură de conducere automatizată a trupelor, până la nivel de unitate, dotare care ar fi extrem de utilă pentru un schimb rapid de informații. La capitolul realizări personale aş putea să trec performanța de a învăța să lucrez pe calculator, fără să fac un curs în prealabil precum și rezolvarea situațiilor și problemelor de serviciu specifice, în condițiile dificile pe care le traversăm.

Despre perspective cred că putem discuta după punerea în practică a planurilor de restructurare a armatei. Oricum, pe linie profesională, sper în îmbunătățirea bazei de date a biroului, dotarea cu un calculator mai performant și, în ceea ce mă privește, perfecționarea în învățarea limbii engleze“.

Locotenent-comandorul Aurelian VÎNEAȚĂ

A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” în anul 1985 și a îndeplinit succesiv funcții de ofițer secund într-o unitate de vedete blindate, ofițer în statul major al comandamentului Brigăzii 24 Fluviale și ofițer în statul major al comandamentului Flotilei de Dunăre. Din anul 1998 îndeplinește funcția de ofițer de relații publice al Flotilei de Dunăre. Este căsătorit, are un copil.

„Activitatea în domeniul relațiilor publice este nouă, atractivă, interesantă, te ține conectat la evenimentele de presă și îți oferă frecvent ocazia să te confrunți cu situații care nu sunt prevăzute

în regulamente și instrucțiuni, care trebuie gestionate rapid și cu eficiență. Din păcate, lipsa dotării cu un calculator sau cu mijloace moderne de comunicare între unități (există doar 4 fax-uri în toată Flotila de Dunăre), afectează comunicarea internă. De asemenea, nu există conectare la rețeaua Internet. (Din moment ce ministrul de finanțe apreciază că, chiar și în cazul Universităților, Internet-ul reprezintă „o



ȘI MARINEI MILITARE

pierdere de timp și de banii, probabil va mai trece desul timp până când se va realiza acest deziderat – n.n.)

O satisfacție profesională personală de ultimă oră o reprezintă absolvirea cursului de comunicare



Maistru militar clasa a III-a
Fănel ENE

Este absolvent al Școlii Militare de Maistri Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu”, promoția 1994, an din care îndeplinește funcția de specialist I radio la monitorul **LASCĂR CATARGIU**. Este căsătorit, nu are copii și locuiește cu chirie.

„Sunt mulțumit că pot să-mi desfășoar activitatea în cadrul unei unități de nave de elită din Flotila de Dunăre, cu frumoase tradiții, într-un

și relații publice din cadrul Academiei de Înalte Studii Militare, iar în ceea ce privește viitorul cred că va mai dura ceva timp până vom ajunge să trăim și să muncim la nivelul standardelor la care visăm”.

domeniu foarte interesant și într-un colectiv în care se manifestă o permanentă dorință de cunoaștere și în care se poate conta pe spiritul de echipă. Suntem afectați, însă, de lipsa pieselor de schimb și a tehnicii performante pentru instruire în domeniul comunicațiilor, ceea ce ne mai slăbește din entuziasm. În ceea ce mă privește cred că pot fi considerate motive de pessimism instabilitatea locului de muncă, anunțările restrukturări sau situația socială dificilă din municipiul Brăila. Chiar și în aceste condiții, contăm în continuare pe relațiile foarte bune din colectivele omogene, specifice și marinarilor de la fluviu și voi continua să mă perfecționez pe linia specialității mele”.

După cum se poate vedea, gradul de optimism diferă la interlocutorii noștri, dar au toate motivele să privească înapoi cu ... mândrie. Stau mărturie rezultatele deosebite obținute de marinarii fluviali la activitățile de pregătire pe fluviu și la cheu desfășurate precum și aprecierile elogioase din partea reprezentanților străini cu care au desfășurat acțiuni comune sau care au vizitat unitățile Flotilei de Dunăre, comandată de comandorul Petre Cloromele.

Le dorim marinarilor fluviali să aibă suficiente motive să privească înainte cu speranță pentru că dincolo de orice structură – mare, mică, mobilă, imobilă – important este omul – marinarul, profesionistul.

Căpitan Costel SUSANU

Monitorul „Lascăr Catargiu”



OAMENI DEVOTATI MĂRII

Tânără generație de ofițeri – la înălțimea așteptării

Domnul căpitan-comandor **Ștefan Burlacu**, comandanțul Divizionului 93 de vedete torpiloare, pe care l-am prezentat căitorilor noștri în rândurile de mai sus, a învățat, de la mentorii săi, nu numai meseria de „torpilo” ci și ... de mentor. O dovedesc grija și simpatia pentru Tânără generație de ofițeri pe care ni-i prezintă în frumoase cuvinte. Între aceștia se află locotenentul **Daniel Roșca**, Tânase Cucona, Lucian Vilcea, Constantin Burnete, toți colegi de generație, promotia 1997, ambarcați pe navele divizionului. Dintre acești tineri ofițeri vă prezintăm pe locotenentul **Daniel Roșca**, despre care comandanțul său ne spune: „Este un Tânăr intelligent, cu caracter, devotat profesiei, căruia îi intrevăd o carieră militară strălucită, dacă va persevera pe drumul pe care a pornit”.

Discutăm cu locotenentul Daniel Roșca despre profesie, despre viața pe care a început-o în „familia” marinarilor torpilori; deși Tânăr, interlocutorul nostru ne lasă impresia unui om care știe ce vrea, cu obiective profesionale clar definite și enunțate cu convingere, calm și discreție. Îl rugăm să ne vorbească despre calea străbătută spre „universul albastru” – căruia acum îi aparține – de la opțiunea pentru profesie și până în prezent.

„Sunt dobrogean – ne spune – și, cred eu, ceea ce este simplu de

explicat în ce mă privește, imediata vecinătate a mării fiind prima dintre aceste explicații. În anul 1988 am susținut examenul de admitere la Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța și, spre satisfacția mea, am reușit. Aici, în această excelentă școală de spirit și marinărie (care, spre marele regret al multor ofițeri de marină, nu mai există astăzi), călăuzit de un corp profesoral deosebit, am făcut primii pași în universul fascinant al profesiei de marină.

În anul 1992 am intrat în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (Facultatea de Marină Militară, specialitatea Arme sub apă), continuând acest drum la cunoașterii, desigur la un nivel superior.

În anul 1997 am terminat studiile, cu media 9,01 (al patrulea din promoție) și, la repartiție, am ales unitatea în care mă aflu. Primii pași la bord i-am făcut pe vedeta torpiloare 206, în funcția de comandanță de luptă arme sub apă, funcție pe care acum tocmai o predau, fiind promovat ca secund pe vedeta torpiloare 205, fapt ce-mi aduce, desigur, o satisfacție deosebită.

Prima ieșire în mare, în misiune – lansare de torpile – am făcut-o abia anul trecut, iar în această vară – la o misiune de foc – am ieșit cu vedeta 202. Pot să spun că aceste momente sunt cele în care te simți, într-adevăr, marină (și e păcat că sunt atât de rare...). Înstruirea la cheu, chiar dacă este făcută cu toată responsabilitatea – cum este



cazul în unitatea noastră – nu se compară însă, nici pe departe, cu ieșirea pe mare. Cât privește integrarea în unitate, la început comandanții ne-au impus un regim foarte strict – era esențial să învățăm navă; ce a fost și este și astăzi important pentru mine, dar și pentru colegii mei ce promovie, este faptul că am fost priviți mereu ca „membru al familiei” ceea ce ne ororează și ne determină să ne străduim să fim la înălțimea încrederii acordate de comandanți și colegii cu mai multă experiență în profesie”.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE



„La mine,
dragostea de nave
s-a împletit cu cea
pentru motoare“

Între camenii reprezentativi, „de bază”, ai Brigăzii 29 vedete torpiloare, domnul comandor **Constantin Nasula** – comandanțul marii unități – ne spune că trebuie să fie, neapărat, și „un mecanic” și ni-l recomandă pe maistrul militar clasa I **Daniel Șerban**, seful mecanic al vedetei torpiloare 60. „Căci, adaugă comandanțul, acest corp de elită al unității, ce reunește oameni remarcabili prin înținută profesională și devotie pentru Marina Militară,

confirmă pe deplin, prin activitatea lor, „dictonul caselor”: „dacă merge mașina, merge Marina!”.

„Consider că pentru mine – ne spune maistrul militar **Daniel Șerban** – a slujit Marina Militară este o tradiție de familie. Tatăl meu a făcut armata la Marina Militară, chiar la Mangalia, aici unde acum mă aflu și eu ca șef mecanic pe vedeta torpiloare 60, având în subordine și... pe fratele meu, militar în termen. De fapt, dragostea pentru nave s-a împletit cu dragostea pentru motoare, sentiment ce l-am încercat de timpuriu, din copilărie, când, în orașul natal

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

continuare în pag. 14

ȘI MARINEI MILITARE



În paginile următoare ne-am propus să prezentăm cititorilor noștri, sub același titlu - „Oameni devotați mării și Marinei Militare” – pe unii dintre cei care, deși au trecut de mult în rezervă, au contribuit cu faptele și după puterile lor la scrierea unor pagini ale istoriei Marinei Militare. Ne-am oprit doar la două cunoscute personalități din rândul marinarilor militari ai ultimei jumătăți de secol, veterani de razboi și ulterior ofițeri cu o carieră strălucită, dar, în egală măsură, oameni etern îndrăgostiți de mare.

PERSEVERARE SEMPER O întreagă carieră sub o singură deviză

Intr-o carieră de peste 40 de ani dedicată Marinei – începută la 1 iulie 1943 ca șef al promoviei de război „Decebal” – contraamiralul (r) ing. **Constantin Tomescu** s-a călăuzit întotdeauna după celebrul dicton latin: „Perseverare semper”. Destinul său de ofițer de marină i-a fost determinat de existența unei tradiții în familie (tatăl său a fost comandanță pe mai multe nave fluviale în războaiele din 1913 și 1916-1918) și, desigur, de dragostea față de marină. Au contribuit și anii petrecuți pe malul Dunării, în apropiere de Tiglina, veche școală și bază a Marinei Militare, unde își făcuse ucenicia și tatăl său. Își amintește și azi cum se sărbătorea între cele două războaie mondiale, la Tiglina, „Ziua Marinei”. „Manifestările începeau dimineață în oraș cu o slujbă religioasă și continuau în port cu jocurile marinărești și parada navelor. Pe luciul apei erau însărate monitoarele noastre și navele de comandament, la care se adăugau și vedetele care acționau împreună cu monitoarele, toate arborând marea pavoață. Admiram cu nesăturiță și măiestria marinariilor, a ofițerilor și amiralilor, în frunte cu apreciatul contraamiral Eustatiu Sebastian. Era prezentă toată suflarea orașului. Câteodată venea și escadrila de hidroavioane care amerizau lângă nave sporind spectacolul. Seara era ridicat marele pavoață electric și pe unul dintre monitoare se organiză o petrecere care dura până târziu în noapte. A doua zi navele se întorceau la locurile lor.” În timpul războiului a fost ambarcat pe distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, trecând prin diferite funcții și fiind evidențiat și citat prin ordin cu ocazia unor misiuni dificile și periculoase, inclusiv operația de evacuare a Crimeei (în total a participat la 51 de misiuni de război – convoiere,



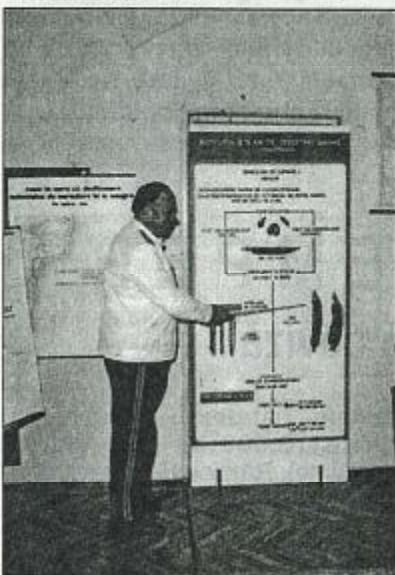
minare, patrulare, salvare – cu peste 16.000 de mile marine parcuse). Războiul l-a pus adesea în situații limită, văzându-și de câteva ori moartea cu ochii, cum se spune, aviația sovietică acordându-i o „attenție” deosebită.

„Prima oară s-a întâmplat pe când mă antrenam pentru proba fizică în vederea admiterii la Școala Navală. Împreună cu un coleg mă aflam pe stadionul Regimentului 11 Siret, pe pistă de alergări. Războiul abia izbucnise. Deodată, un avion rusesc a apărut deasupra stadionului și după ce l-a survolat o dată a coborât în picaj trăgând asupra noastră. Înmărmuriți și aproape paralizați de groază – nu înțelegeam cum putem să reprezentăm noi o țintă militară – am avut, totuși, prezența de spirit să ne aruncăm în sănțul plin de bălării care mărginea pistă, în timp ce rafala de mitralieră scormonea pământul la câțiva metri de noi. A doua oară s-a întâmplat la Sevastopol. Ambarcat pe „Regele Ferdinand”, ne aflam la molul de petrol pentru a face plinul de păcură. Fiind ofițer de gardă mă aflam pe cheu, iar un câine, mascota navei, se încurca printre picioarele mele. În zona aceea molul era înalt. Brusc, linistea înserării a fost sfâșiată de o rafală de pistol-mitralieră. La picioarele mele, câinele, cu care mă jucasem mai înainte, zăcea mort într-o bală de sânge. Abia am avut timp să sar la bord și să mă adăpostesc sub teugă. Mai târziu am aflat că acolo acționau partizanii ... Altădată eram pe mare și tocmai ieșisem din cart cănd am fost surprins de un atac aerian sovietic. Avioanele au deschis focul cu armamentul de la

Bogdan DINU

OAMENI DEVOTAȚI MĂRII

urmare din pag. 13



bord și vedeam cum rafala venea drept spre mine „biciuind” apa mării și lovind deja bordajul. Am plonjat direct prin tambuchiul deschis al bufetului de la pupa în timp ce gloanțele răpăiau pe puntea blindată. Așa am scăpat cu viață... Ultima oară când am fost o „țintă” pentru aviația sovietică s-a întâmplat prin august 1944, pe când eram în permisie și mergeam pe șosea, pe jos, de la Tăndărei la Hagieni. Fiind în uniformă, cred că am atras atenția unui aviator sovietic care a început să „are” șoseaua cu mitralierele. Noroc cu porumbiștea de pe marginea șoselei în care am reușit să mă ascund la trecrea avionului. Am scăpat din nou ...”

După război, a absolvit Institutul Politehnic București și a îndeplinit, ulterior, numeroase alte funcții importante până la cea de locțiitor al Comandantului Marinei și șef al Direcției Tehnice de Înzechare, iar în ultima parte a carierei, pe cea de director coordonator al Institutului Român de Cercetări Marine. E greu să comprimă în câteva rânduri viața și cariera unui om. De aceea l-am rugat pe domnul contraamiral (r) **Constantin Tomescu** să punteze, pentru cititorii, doar câteva din realizările sale în slujba

Marinei, de care este mândru și acum, la 77 de ani. „E dificil să mă opresc doar la câteva. În carieră, cred că am avut câteva realizări, poate și prin natura funcțiilor pe care le-am ocupat. De exemplu, sunt cel care a definitivat soluțiile tehnice pentru construcția Bazelor Navale Mangalia, introducând unele originale (cum a fost podul peste canalul Mangalia - 2 Mai). Am fost cel care a înființat catedra tehnico-științifică la Școala Militară Superioară de Ofițeri de Marină și am predat primele discipline echivalente cu cele predate la Politehnica, atestate de către Ministerul Învățământului. Apoi, între 1973-1974 am participat la întocmirea proponerilor de înzestrare cu nave, armament și tehnică militară a Marinei Militare și trupelor de grăniceri pentru perioada 1973-1980, aprobată ulterior. Cât timp am fost director al Institutului Român de Cercetări Marine am reușit să-l reorganizez, să construiesc o clădire nouă și să-l dotez cu aparatură nouă. Vreau să subliniez aici că ceea ce ulterior a devenit Centrul de Scafandri s-a înființat prin trecerea laboratorului de scafandrerie și tehnologie marină din cadrul institutului la Comandamentul Marinei Militare care a reușit astfel să-și înființeze o unitate valoroasă sub „acoperirea” institutului, lucru mai puțin cunoscut. Am reușit achiziționarea a două nave de pescuit experimental din Polonia și transferul lor de la Gdansk la Constanța fără nici un incident. În sfârșit, am participat și condus mai multe expediții în zone de interes pentru piscicultură (Mauritania, Somalia), cea mai importantă fiind, însă, cea din apele Libiei (o cercetare științifică de înalt nivel și un contract în valoare de 1.250.000 de dolari la vremea respectivă).”

Enumerarea ar putea continua, cu siguranță că multe lucruri au rămas nespuse. Au fost doar câteva jaloane din cariera sa pe care contraamiralul (r) **Constantin Tomescu** a considerat că merită să fie cunoscute aşa cum au fost.

Dragostea de nave...

urmare din pag. 12

Călărași, „dădeam occl” micilor ambarcațiuni de Dunăre ce mă fascinau. Mai târziu am optat definitiv pentru Marina Militară și am reușit la examenul de admitere la Școala Militară de Maștri Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu” din Constanța, pe care am absolvit-o în anul 1986. Am fost repartizat în actuala unitate pe vedeta torpiloare 60 (pe care mă aflu și astăzi, după 13 ani de activitate). Comandant era domnul căpitan (acum locotenent-comandor) **Marian Cristea**, un om deosebit, care mi-a călăuzit primii pași în viața la bord. Nava – conjunctural – nu avea în acel moment maistru mecanic, aşa că a trebuit să fac un adevărat „tur de forță” spre a dobândi cât mai repede cunoștințele necesare minime, pentru a suplini această lipsă. Într-o săptămână „am învățat nava” beneficiind și de ajutorul esențial și susținut oferit de doi excelenți maestri în meserie – maștrii militari **Constantin Ciucă** și **Gheorghe Tațu**. După o săptămână de instrucție „la cataramă”, am intrat „în foc”. Prima ieșire cu nava am făcut-o jos, lângă motoare, pe o mare rea, ce-mi provoca, probabil și sporit de emoții, un cumplit „râu de mare”. Dar voi am din tot sufletul să reușesc să fu la înălțime și să nu-mi dezamăgesc „profesorii”. Să am reușit, iar acea primă ieșire este acum o bună amintire pentru mine. Au urmat alte și alte misiuni care m-au călit, mi-au dat încredere în mine, în forțele proprii, mi-au consolidat cunoștințele.

În anul 1987 am promovat comandant grup electromecanic. După doi ani de zile deprinse sem, într-adevăr, meseria și am urcat „de jos”, de la motoare, în funcția de șef mecanic. Acum, pe navă, „jos” la motoare, e rândul colegilor mai tineri să stea – maistrul militar clasa a III-a **Daniel Mihai** (specialitatea a II-a), sergentul angajat **Gigi Crainiciuc** și motoristul... **Valentin Șerban**, cum spuneam, fratele meu mai mic.

Lor, colegilor mei mai tineri, încerc să le transmit tot ce știu, aşa cum au făcut, la rândul lor, „mentorii” mei cu mine, să-i ajut să prindă gustul acestei aspre, dar frumoase, meserii de mecanic pe o navă de luptă”.

ȘI MARINEI MILITARE

Viceamiral (r) ing. VASILE-MARCEL DIACONESCU - primul informatician al Marinei Militare -

Viceamiralul (r) ing. Marcel Diaconescu aparține acelei generații ai cărei părinți sunt veterani primei conflagrații mondiale, iar ei, filii, ai celei de-a doua. Născut într-o vreme când armele tăreau, la 14 ianuarie 1922, în casa căpitanului Titus Diaconescu, în inima țării, orașul Sfântu Gheorghe - județul Covasna, dintr-un început se anunță și fi un campion. Își încheie studiul primar ca premiant de onoare, iar liceul militar „Nicolae Filipescu”, de la Mănăstirea Dealu îl absolvi cu media 9,30, fiind pe locul trei. În vara anului 1940, când războiul își întinsese aripile deasupra Europei, el candidațiază pentru Școala Navală din Constanța, pe care o urmează în perioada 1 octombrie 1940 - 10 mai 1942, în plin război, fiind promovat care nu și efectuează practica pe nava-școală „Mircea”, ci direct pe navele de luptă, trăind primele luni de război ale României pe viu. Din „Memoriul personal” al amiralului afișăm că „embarcat pe vedeta torpiloare „Viscolul” din Grupul submarine și vedete torpiloare, în funcția de ofiter secund, ca elev plutonier-major, se dovedește un excelent secund, ce „va deveni un foarte bun ofiter de marină”, scrie în vara anului 1941 locotenentul Ioan Zaharia, comandanțul său. Comportamentul brav al Tânărului elev în situații limită este dovedit în aceste zile. În urma participării la scufundarea primului submarin inamic patruns în apele noastre, la est de Mangalia, în ziua de 9 iulie 1941, este decoraț.

La absolvire, Tânărul aspirant de 20 de ani, în calitatea sa de șef de promovie care să fie repartizat pe o vedetă torpiloare. I se încredințează funcția de secund pe „Vijelia”, navă soră cu „Viscolul”, pe care, cu un an înainte primise boțezul războiului. Comandanțul său, locotenentul Gheorghe Popescu, el însuși șef al promoviei 1939, îl caracterizează drept un „ofiter de nădejde și un foarte bun marină”, iar șeful Escadrile de vedete torpile care consideră că „j se poate încredința comanda unei vedete torpiloare.” În următorii doi ani, ofițerul participă la numeroase misiuni de luptă pe mare, atât la bordul vedetei, cât și pe distrugătoarele „Regina Maria” și „Mărăști”. Cu acesta din urmă efectuează escortarea unui convoi destinat evacuării trupelor române și germane din Crimeea, în zilele de 16-20 aprilie 1944. După cum consimnează în „Jurnalul său de bord” (mulțumim și pe această cale domnului viceamiral (r) ing. Marcel Diaconescu pentru extrasele din jurnalul său de bord, puse cu amabilitate la dispoziția noastră), „această misiune a fost una dintre cele mai grele din cadrul „Operatiunii 60.000” decarează a suferi la întoarcerea de la Sevastopol un atac de submarin (...) dar, mai ales, cinci atacuri de aviație, din care al doilea în picaj stil „evantaș” executat eficient, care a lovit grav nava „Alba Iulia”, pe care erau ambarcați circa 5.000 de oameni.”

Până în noiembrie 1944, când este admis la Institutul Politehnic București, Facultatea electromecanică, secția electro-technică, mai participă, în calitate de detașat pe vedeta torpiloare germană „S-26”, la patrulări în zona înamicului cu misiunea de interceptare a convoielor acestuia, baza fiind la Sulina, unde în zilele de 17-18 august navele sunt supuse unor bombardamente intense ale aviației inamice. În continuare este participant la evenimentele din 23-25 august și 5 septembrie, din portul Constanța.

La Politehnica, de la început se dovedește „un bun ofiter subaltern”



și foarte bun elev, fiind propus la înainta la alegeră. De fapt, pe toată durata școlarizării rezultatele au fost de foarte bine, fiind avansat în grad de locotenent (1945) și căpitan-locotenent (1947) la alegeră.

După absolvire, în anul 1950, proaspătul inginer este numit ajutor șef birou construcții nave, pentru că în anul următor să i se încredeze conducerea secției construcții nave, fiind avansat și la gradul următor. Se implică în problemele tehnice ridicate de una dintre principalele misiuni de luptă ale marinei la mare: dragajul, rezolvând foarte bine cunoașterea și calculul centurilor antimagnetic. În anul 1953 afișăm că „datorită muncii sale planul de construcții de nave s-a realizat în condiții bune, livrarea completă și intrarea în serviciu a două dragoare de bază, a unușlep atelier, un altul miner fluvial și a patru sălute. Propus a fi avansat la excepțional.” În următorii trei ani (1953-1956) ofițerul execută personal proiectarea tuturor instalațiilor de protecție antimagnetică a navelor maritime. În această perioadă îl sunt brevetate trei inovații legate de construcții navale și amendamente pentru navele dragoare, iar în anul 1960, la Editura MFA,

îl este publicată lucrarea „Culegere de probleme de tehnică navală”. Studiul permanent în ceea ce privește tehnicii navale îl impunea profundarea studiului limbilor străine; astfel că, în anul 1967, obține certificat de traducător pentru franceză, engleză, italiană și germană. Ofițerul se simte atrăs de noul adus de computere și devine „specialist reputat în probleme de tehnică de calcul și automatizarea conducerii trupelor”, fiind „solicitat ca specialist la diverse întâlniri internaționale.”

La 8 mai 1971 este avansat la gradul de contraamiral. Specializarea în informatică are drept rezultat elaborarea a numeroase lucrări de profil. Este „cooptat în colectivul de proiectare a planului perspectiv de realizare a Sistemului Național de Informatică, condus de CNST, unde, în reperate rânduri, îl s-au adus mulțumiri pentru contribuția sa.”

Dar amiralul nu rămâne un teoretician în domeniul tehnicii de calcul, ci contribuie substanțial la concretizare. Astfel, când este numit „responsabil de proiect - complet mobil de calcul C - 100, depune eforturi pentru depășirea dificultăților învite la etapa omologă.”

În anul 1983, când se pensionă, contraamiralul ing. Vasile-Marcel Diaconescu lăsa în urma sa nu numai un model de ofiter de marină, inginer inovator, informatician, dar și o școală cu specialiști în automatizarea conducerii trupelor și tehnicii de calcul, în cadrul institutului înainte ai căruia fondatorii se înscrive.

Pensionarea îl prilejuește participarea la o multitudine de activități în cadrul Asociației Naționale a Veteranilor de Război, a Ligii Navale Române, fiind unul dintre autorii celor șase volume de memorialistică ale ciclului „Veteranii pe drumul onoarei și crizei”, precum și a numeroase studii, articole, comunicări. La bază se află și două pasiuni de-o viață ale destinalui său: jurnalul de bord și fotografie (diapoziitive). Meritorie este activitatea domniei sale, în calitate de pensionar, și înainte de 1989. Când în iulie 1989 se stingea din viață ilustrul amiral Horia Macellariu, viceamiral (r) ing. Vasile-Marcel Diaconescu a fost acela care s-a zbătut pentru organizarea de funeraliile militare la cimitirul Mărăști Cozii.

Și pentru că nava-școală „Mircea” - pe care războiul nu i-a permis să-si facă stagiu de elev, car pe care o iubește ca orice marină - anul acesta a împlinit șase decenii, să mentionăm că în anul 1965, când nava pleca la Hamburg pentru reparații, comandorul Vasile-Marcel Diaconescu de atunci, a întocmit, împreună cu un colectiv de ingineri militari, un studiu pentru demonstrarea necesității de păstrare a navei ca velier și nu transformarea ei în moto-navă-școală.

Dar numai în câteva coloane de revistă nu putem să cuprindem,oricăt am condensa, prodigioasa carieră pentru și în binele Marinei Militare.

Mariana PĂVĂLOIU



Comandor Fănică NEGREA,
comandantul marșului

În perioada 14-28 iunie s-a desfășurat a cincea ediție a exercițiului NATO/PfP COOPERATIVE PARTNER '99, în portul Varna, marea teritorială a Bulgariei și marea liberă (pentru forțele maritime și aviație) și pe aerodromul Chaika, pentru elicoptere.

Exercițiul a urmărit perfectionarea deprinderilor participanților în execuțarea operațiunilor de evacuare a necombatanților, asistență umanitară, menținerea păcii, dragaj, convoiere, embargou maritim, respingerea atacurilor aeriene și navale. Misiunile și activitățile au vizat promovarea procedeelor de interoperabilitate în domeniile comenzi și controlului, comunicațiilor, operațiilor și logisticii.

Obiectivele de analiză au fost selecțiate pentru familiarizarea personalului forțelor maritime ale Bulgariei, României și Ucrainei cu procedeele folosite în NATO pentru evaluarea și analiza exercițiilor tactice. O structură de specialitate a NATO a făcut evaluări în vederea stabilirii gradului de interoperabilitate și a posibilităților navelor statelor partenere de a desfășura acțiuni comune cu navele statelor membre NATO.

Misiunile îndeplinite de unitățile navale participante au fost: participarea la operațiuni de supraveghere maritimă și aeriană, exerciții de dragaj, apărare antiaeriană, de aprovizionare cu materiale și combustibili în marș, de salvare

MARINARI ROMÂNI DAU LECȚII DE EFICIENTĂ ȘI COMPETENȚĂ

a navelor avariante, de aplicare a măsurilor specifice embargoului maritim, inclusiv de inspecție la bordul unor nave militare auxiliare, trageri de luptă cu artleria de la bord. Pentru aviație misiunile au inclus simularea atacurilor asupra convoaielor navale, asistență umanitară și transport, apuțari și decolări de pe nave, prezenteri de tehnică la sol și în zbor, patrulare maritimă.

România a participat la acest exercițiu cu fregata *Amiral Petre Bărbuneanu*, comandanță de locotenent-comandorul Alexandru Naghel, remorcherul maritim salvator *Grozavul*, aflat sub comanda căpitan-comandorului Ionel Cumpănașu și vedetele purtătoare de rachete *Zborul* și *Lăstunul*, care au simulațat executarea unui atac și a unui exercițiu de căutare-salvare, fără să părăsească apele teritoriale. Aviația a fost reprezentată de două avioane de vânătoare-bombardament MIG-21 *Lancer* și două elicoptere Puma. Comandantul marșului a fost comandorul Fănică Negrea, șeful Serviciului Doctrină și Instrucție din Statul Major al Marinei Militare, iar șeful de stat major – comandorul Dorin Dănilă, din Brigada Antisubmarin. Coordonator al operațiunilor navale a fost căpitan-comandorul Vitalian Popescu, din Statul Major al Marinei Militare, iar coordonator al operațiunilor aeriene – locotenent-comandorul Marius Tăntăru, din Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene.

Din partea NATO au participat:

- Franța: nava de desant *Champlain* și un elicopter ambarcat;
- Grecia: fregata *Adrias* și 4 avioane de vânătoare-bombardament F-16;

- Turcia: fregata *Yavuz*, două dragoare, 3 vedete purtătoare de rachete – *Volkan*, *Ruzgan* și *Dogan*; 4 avioane de vânătoare-bombardament F-16;
- S.U.A.: fregata *Elrod*, cuterul gărzii de coastă *Bear* și un avion de patrulare maritimă P-3C *Orion*.

Celelalte state partenere s-au prezentat cu următoarele forțe:

- Bulgaria: 2 corvete, 2 dragoare maritime, un vânător de submarine, un puior de mine, 2 vedete purtătoare de rachete, o navă auxiliară și un tanăr petrolier maritim. Aviația a fost reprezentată de 5 elicoptere (tipurile Mi-17, Mi-14, Mi-24) și 4 avioane de vânătoare-bombardament (2 MIG-21 și 2 Su-22);
- Georgia: o vedetă de patrulare.

Multe dintre activitățile planificate inițial, în special operațiunile terestre și cele cu scafandri, au fost anulate din cauza evenimentelor din Iugoslavia. Din același motiv, Ucraina și gruparea navală permanentă a NATO din Marea Mediterană nu au participat la aplicație. În aceste condiții, programul a fost adaptat și s-a pus accentul pe componenta navală: exerciții de supraveghere maritimă și aeriană, convoiere, exerciții de dragaj, transfer de materiale în marș, căutare-salvare, aplicare a măsurilor specifice embargoului maritim etc.

În condiții hidro-meteorologice dificile, echipajele celor două nave românești au făcut dovadă experienței acumulate deja în planificarea și desfășurarea acestor tipuri de exerciții, prestațiile lor fiind remarcate de ceilalți participanți la aplicație. Fregata *Amiral Petre Bărbuneanu*, sub comanda locotenent-comandorului Alexandru Naghel „a dat o lecție”, pe mare de gradul 4, executând

COOPERATIVE PARTNER '99

ireproșabil exercițiul de transfer de materiale, cu ocazia evoluțiilor demonstrative desfășurate în Ziua Vizitatorilor, iar echipajul remorcherului maritim salvator *Grozavul* a făcut față tuturor „provocărilor”, nava fiind inclusă și în operațiuni la care nu fusese inițial planificată să participe.

La bordul celor două nave românești au fost prezenti și ofițeri-studenți în anul II la secția marină a Academiei de Înalte Studii Militare. Coordonați de șeful catedrei de marină, comandor prof. univ. dr. Marius Hanganu, au participat efectiv, pe toată perioada aplicației, la planificarea și desfășurarea exercițiilor.

Un eveniment nedorit, rezolvat, însă, în mod prompt și cu maximum de eficiență, s-a petrecut pe 18 iunie când, în timpul executării manevre de acostare în portul Varna a remorcherului maritim salvator *Grozavul*, sergentul angajat Gheorghe Vătăfu a fost accidentat, fiind lovit de o parămă tensionată. I s-a acordat asistență medicală de urgență pe loc și la Spitalul Militar din Varna fiind transportat, ulterior, la București cu unul dintre elicopterele participante la aplicație, pilotat de comandorul Paul

Constantinescu. În prezent militarul este în afara oricărui pericol.

Comandanțul marșului, comandor Fănică Negrea apreciază că această aplicație „este un prilej deosebit pentru toate forțele implicate, de a realiza un util schimb de experiență, de a se cunoaște, în interiorul marilor familii a marinariilor de pretutindeni, de a promova valorile naționale ale țărilor participante”.

Cu ocazia Zilei Vizitatorilor au fost prezentate exercițiile demonstrative navale și aeriene personalităților din țara gazdă – președintele Bulgariei, Petăr Stoianov, miniștri și politicieni bulgari – precum și distinși invitați din țările participante la aplicație și din partea NATO – Comandanțul Forțelor Navale de Sprei și de Loire din Europa de Sud (**COMSTRIKEFOR SOUTH**) și Comandanțul Forțelor Navale Aliate din Europa de Sud (**COMNAVSOUTH**).

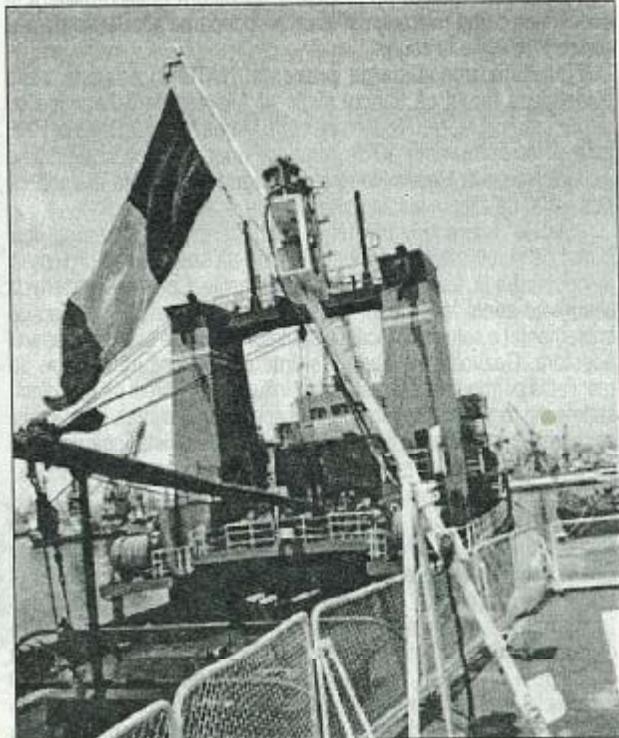
Prezent la Ziua Vizitatorilor, șeful Statului Major al Marinei Militare a României, viceamiral Traian Atanasiu a subliniat faptul că „marinarii români sunt acomodați cu acest tip de exercițiu, aflat la a cincea ediție.



Prestațiile navelor și echipajelor au fost în mod pozitiv subliniate, atât în bilanțul final cât și în presa locală. Românii au răspuns prompt și corect la toate exercițiile desfășurate”.

Conform planificării, exercițiul de anul următor se va desfășura în Ucraina. Dacă vor interveni elemente neprevăzute, cum s-a întâmplat anul acesta, când Ucraina și-a anulat participarea în ultima clipă, Marina Militară a României și-a manifestat disponibilitatea de a găzdui ediția **COOPERATIVE PARTNER 2000**.

Căpitan Costel SUSANU



NOUA ORDINE PRIVIND SECURITATEA ÎN ZONA MĂRII NEGRE

Prin poziția geografică și oportunitățile oferite, zona Mării Negre atrage tot mai mult interesul organizațiilor europene și transoceaneice, determinând, totodată, o abordare mai atentă a problemelor cu care se confruntă, atât de către statele riverane cât și de către altele, cu interese în acest spațiu.

Interesul pentru această zonă este determinat, în principal, de următorii factori:

- se află la interfața a trei zone geopolitice și geostrategice, considerate ca fiind în topul zonelor actuale cu deosebit de acute probleme privind securitatea și stabilitatea (Balcani, Orientalul Mijlociu și Europa de Est);
- reprezintă un segment al granției de sud a Rusiei și, totodată, extremitatea de nord a flancului sud-estic al NATO;
- este străbătută de dilerite rute pentru transportul petrolierului și hidrocarburilor din Marea Caspică și Asia Centrală către Occident, iar, în viitor, și de traseul magistralei energetice TRACECA;
- include cel puțin câte un traseu al filierei traficului de stupefante din Asia Centrală și Orientalul Mijlociu, al traficului cu armament din țările fostei URSS și chiar al traficului cu emigranți din Est către Occident;
- dispune de un litoral agroabil și de importante bogății sub marine, oferind astfel facilități de cooperare economică, comercială și turistică;
- reprezintă un mediu ideal pentru extinderea cooperării militare în cadrul programului NATO-PfP și chiar pentru dezvoltarea Programului de Parteneriat special NATO-Rusia.

Vidul de securitate apărut în zonă după destrămarea fostei URSS a condus, în mare măsură, la transformarea acesteia într-un spațiu de instabilitate marcat de disputele de natură politico-militară și economică dintre riverani, dar și de preocuparea altor state de a-și revizui interesele în zonă.

Totodată, consolidarea prezenței NATO în această zonă evidențiază faptul că flancul sudic al Alianței Nord-Atlantice se depăsează din Marea Mediterană către Marea Neagră. Dacă în 1996 au avut loc aproximativ 30 de intrări ale unor nave de luptă străine în porturile de la Marea Neagră, totalizând o prezență în zonă de peste 400 de zile, în ultimii doi ani cifrele s-au dublat.

Statele riverane Mării Negre sunt interesate de crearea unui climat de stabilitate și securitate, în care să se deruleze proiectele de cooperare și dezvoltare, în toate domeniile. Lipsa unui sistem de securitate zonal face, însă, ca în viitorul apropiat să fie greu de implementat o soluție politică a disputelor dintre ele sau din interiorul acestora. Dezvoltarea inegală și interesele concurente care se manifestă permanent în acest spațiu influențează direct relațiile dintre statele din regiune. În ciuda calmului aparent și a climatului favorabil cooperării ce pare a se fi instaurat în regiune există încă riscuri și amenințări la adresa securității și stabilității în bazinul Mării Negre.

Între acestea, mai importante sunt:

Positia inflexibila a Rusiei față de perspectiva aderării la NATO a unor state riverane Mării Negre și, implicit, a includerii Bazinului Mării Negre în zona de responsabilitate a flancului sudic al Alianței.

O nouă extindere spre Est a Alianței Nord-Atlantice este considerată inaceptabilă de către Rusia, care vede în aceasta drept o intenție a S.U.A. de a transforma procesul de integrare în NATO într-un element de control a situației din zonele "fierbinți", adiacente Mării Negre, cu consecințe nefaste pentru ea, cum ar fi spre exemplu



Foto Eugen Mihai

zolarea și amenințarea poziției de mare putere și de factor de influență în zonă.

RUSIA consideră că finalizarea planului de extindere spre Est a Alianței Nord-Atlantice ar constitui, încă deocamdată, una din mariile greșeli istorice ale politicianilor occidentali și că urmările acestea pot îmbriăca cele mai dramatice aspecte, atât pe termen scurt cât și într-o perspectivă mai îndelungată. Astfel, extinderea NATO în zona Mării Negre ar aduce infrastructura militară a Alianței în apropierea granțierilor RUSIEI, fapt ce i-ar înrăuia și substantial situația militară și geopolitică, iar efectul psihologic ar fi considerabil. Totodată, Rusia este conștientă că menținerea și dezvoltarea cooperării în cadrul Consiliului de Cooperare NATO-RUSIA îi va permite, în continuare, să-și promoveze propriile interese în zona Europei și să cunoască mai bine și la timp orientările și intențiile Occidentului.

În mod cert, adoptarea unor soluții de compromis în problema extinderii către Est a NATO, care să înțină cont atât de interesele statelor occidentale, cât și de cele ale RUSIEI, ar fi dezavantajosă pentru țările riverane Mării Negre ca ROMÂNIA, BULGARIA și chiar UCRAINA, care ar fi, astfel, plasate într-o "zonă tampon".

Acutizarea diferențelor teritoriale, exacerbarea nationalismului și a tendințelor separatiste cât și instabilitatea internă din statele formate după destrămarea fostei URSS.

Ca și în Balcani, tendințele separatiste și aspectele legate de revizuirea granțierilor pot avansa progresiv și culmina cu situații conflictuale așa cum s-a întâmplat în CECENIA, GEORGIA și Republica MOLDOVA.

Situată cu cel mai mare grad de risc, este cea din UCRAINA, privind statul peninsula CRIMEA, teritoriu ucrainean locuit de o majoritate rusă, ce are, în contextul diviziunii Flotei Mării Negre, o importanță strategică pentru ambele state.

Pentru Rusia este dificil de acceptat ideea ca UCRAINA să-și poată stabili propriile orientări în condițiile în care strategia de securitate a Moscovei tratează întreg spațiul fostei URSS ca zonă de interes vital.

Totodată, în urma dezintegrării URSS, în "strâinătatea apropiată" au rămas aproximativ 25 milioane persoane de naționalitate rusă, al căror sprijin constituie una din prioritățile politicii externe ruse și motiv de disensiuni între RUSIA și celelalte state ex-sovietice.

Un exemplu în acest sens îl constituie și actuala dispută dintre RUSIA și Republica MOLDOVA privind viitorul statut al Transnistriei.

Deși s-a pronunțat, în repetate rânduri, pentru soluționarea problemei transnistrene pe baza respectării principiului internațional, prin adoptarea, la 23 februarie 1999, de către Duma de Stat, a unei rezoluții în care declară Transnistria "zonă de interes strategic" RUSIA recunoscând, în mod semiofficial acest teritoriu ca entitate statală independentă de Republica MOLDOVA. O Transnistrie independentă

ar putea constitui și un atu în plus pentru RUSIA în dispută cu NATO împotriva unei noi extinderi către est a Alianței.

Concurența economică

Reprezentă, deocamdată, dimensiunea cea mai importantă a relațiilor dintre statele care au interese majore în acest spațiu. Ea poate contribui direct, fie la aplanarea unor dispute, fie la acutizarea sau diversificarea acestora.

În ce privește potențialul economic al statelor membre (11 cu drepturi pline și 7 cu statut de observator) ale Cooperării Economice a Mării Negre (organizație inițiată în 1992 la inițiativa Turciei), unele dintre acestea au o industrie dezvoltată, tehnologii avansate și forță de muncă calificată. Majoritatea sunt însă state dependente de surse de energie externe, fapt ce le determină să manifeste interes pentru întărirea relațiilor de cooperare cu statele din zonă, posesoare ale respectivelor resurse.

Totodată trebuie evidențiat faptul că zona adiacentă Mării Negre este destul de săracă în infrastructuri moderne de comunicații, telecomunicații și transport de energie. De aceea, și principalele domenii de cooperare stabilite de CEMN se referă la: comunicații, transporturi, energie, protecția mediului, știință și tehnică, comerț și turism. Până în prezent au fost elaborate o serie de proiecte de dezvoltare regională, care prevăd:

- construirea de oleoducte și gazoducte;
- interconectarea rețelelor electrice cu sistemele din vestul Europei;
- interconectarea sistemelor de telecomunicații;
- proiectul ITUR - care prevede legarea Italiei, Turciei, Ucrainei și Rusiei printr-un cablu optic submarin, lung de 3.200 km; punctele terminale ale acestei magistrale vor fi: Palermo, Istanbul, Odessa și Novorossisk;
- proiectul KAFOS - conceput pentru a lega, prin fibră optică, Turcia, Bulgaria, România și Moldova;
- crearea zonei de comerț liber a Mării Negre (până în 2010).

Crima organizată, inclusiv în sfera traficului cu armament și stupefianți, care a devenit o adeverăță amenințare, zona Mării Negre evidențindu-se tot mai mult ca o zonă principală de tranzit privind traficul cu narcotică din Orientalul Mijlociu și Apropiat către Rusia și Occident cât și cu armament din Rusia către alte zone.

Consiliul de Cooperare Economică al Mării Negre și-a propus inițial colaborarea numai în domeniile economic, științific și ecologic. Dacă CEMN va aborda în viitor și domeniul politico-militar este posibil

ca dimensiunea securității regionale să capete contur. Până în prezent, se pot evidenția doar propunerile unor state din zonă (îndeosebi UCRAINA) privind cooperarea în domeniul securității. Acestea vizează următoarele aspecte:

a. Constituirea unui organism transnațional care să gestioneze aspectele crimei organizate și ale traficului ilegal în bazinul Mării Negre;

b. Încheierea unor acorduri între țările din zonă, referitoare la:

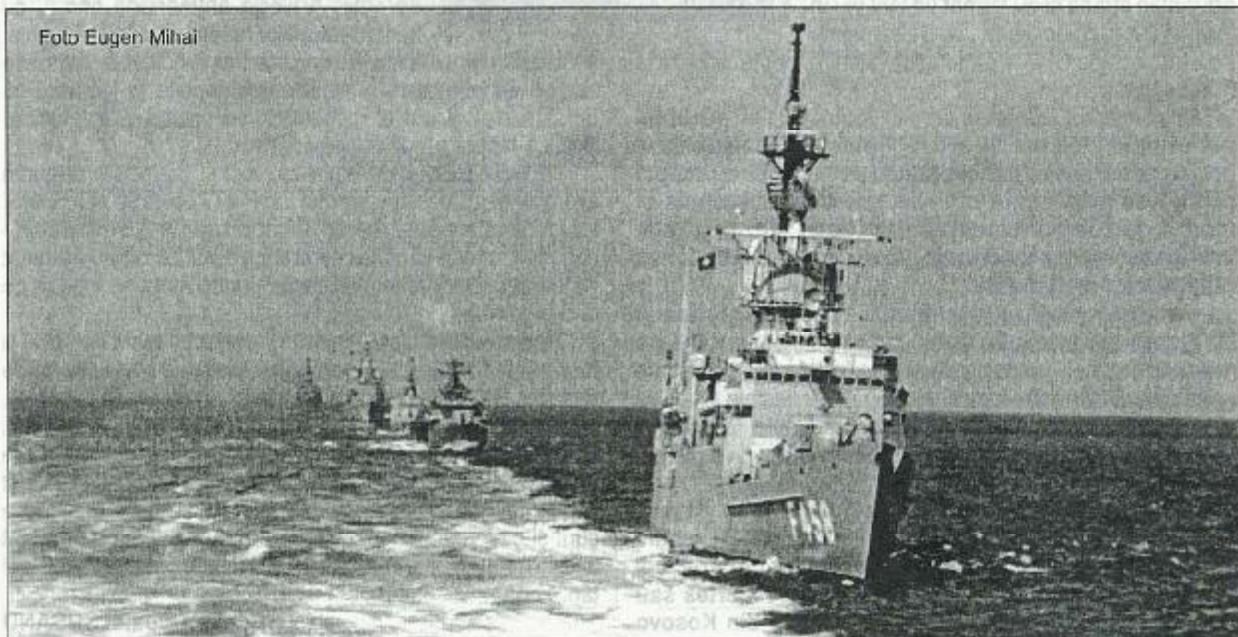
- limitarea exercițiilor aeronavale la scară mare, respectiv nu mai mult de două pe an, la care să participe observatori din toate statele riverane;
- interzicerea oricărora manevre sau exerciții în zona strâmtorilor;
- nomenclatura anticipată a scopului deplasării și itinerarelor de marș ale oricărei formațiuni mai mari de trei nave de luptă;
- semnarea unui memorandum în care să se arate că statele membre CEMN vor desfășura, preponderent, exerciții militare și manevră în Marea Neagră, cu țările partenere;
- informarea celorlalte țări din bazinul Mării Negre despre intrarea unor nave străine în apele teritoriale ale unui stat riveran;
- adoptarea unei declarații asupra inviolabilității și a intangibilității frontierelor maritime ale țărilor riverane și asupra relațiilor dintre fortele navale și cele ale Gărzii de Coastă sau de grăniceri;
- semnarea unui memorandum asupra inadmisibilității folosirii, într-o formă directă sau indirectă a forțelor navale împotriva altor nave aparținând altui stat riveran, din zonă;
- adoptarea de către țările din bazinul Mării Negre a Declarației privind refuzul de a-și pune la dispoziție teritoriul național în vederea executării unor acte de agresiune sau subversive împotriva altui stat din zonă.

Nu este exclus ca, în perioada următoare, cooperarea militară dintre RUSIA și UCRAINA să cunoască și ea noi valențe, pocate și ca justificare a reticenței RUSIEI față de continuarea, la nivel ridicat, a prezenței aeronavale NATO-SUA în bazinul Mării Negre și în condițiile în care, în zona Caucazului vor continua să persiste serioase riscuri de instabilitate.

Deși politica NATO în Marea Neagră nu a devenit încă priorită, atenția principală fiind, în acest moment, orientată spre integrarea deplină a celor trei membri, în mod cert, într-un viitor apropiat, procesul va cunoaște noi valențe calitative.

**Comandor
Marius VELCEA**

Foto Eugen Mihai





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOĂSTERII



TELEVIZIUNEA ÎN „LINIA ÎNTÂI”

Lupta pentru televiziune în Iugoslavia a devenit, la un moment dat, sinonimă cu lupta pentru supraviețuirea regimului, pe parcursul celor 79 de zile de bombardament NATO. Restricțiile impuse tuturor mijloacelor de comunicare independente și impunerea cenzurii de război la celelalte au asigurat deplinul control al statului asupra fluxului de informații.

Vocabularul radic-TV s-a radicalizat de ambele părți. În timp ce CNN și celelalte mijloace de informare occidentale aveau ca mesaj principal demonizarea președintelui Slobodan Miloševici, care era prezentat ca unic responsabil pentru declanșarea bombardamentelor (*„criminal comunist”*), radio-televiziunea iugoslavă îl descria pe liderii NATO ca *„vampiri fasciști, pedofili, imbecili, retardati”*. Toate mesajele transmise către populație sugerau: *„NATO nu mai are zile multe; politica iubitoare de pace a Serbiei a învins, America va plăti, Europa a îngrenuncheat, Serbia apără planetă de fasciști și și-a salvat poporul de criminalii occidentali și de oaiă clonată”* (expresie folosită în legătură cu secretarul de stat american, Madeleine Albright – n.n.).

Cu toate că era previzibil ca una dintre întrebatelor atacurilor să fie și sediul radio-televiziunii sârbe, angajații au refuzat să plece din clădire, iar cu o săptămână înaintea bombardamentului NATO s-au adunat în stradă și au format un lanț viu în jurul ei. Ca o *„coincidență”*, cu 3 zile înainte de atac, echipa CNN s-a mutat din clădire, pentru a lucra la hotelul Hyatt.

În concepția Departamentului Apărării SUA, *războiul psihologic* este definit astfel: *„Folosirea planificată a propagandei sau a altor operațiuni psihologice cu scopul primar de a influența opinioare, emoțiile, atitudinile și modul de comportament al populației din țara țintă, într-un asemenea mod încât să se ajungă la sprijinirea obiectivelor emițătorului”*.

Pe lângă vectorul radio-televiziunii, specialiștii occidentali au folosit, din arsenalul războiului psihologic, și celelalte mijloace clasice – presa scrisă și manifestele. Având ca ținte principale militarii din armata iugoslavă, manifestele au inclus elemente grafice satirice la adresa președintelui Miloševici sau exagerări privind performanțele avioanelor de luptă din dotarea Alianței. Majoritatea textelor aveau următoarea formă: *„Peste 13.000 de soldați iugoslavi deja și-au părăsit unitățile deoarece ei nu mai pot executa ordinele ilegale în războiul lui Miloševici împotriva civililor din Kosovo. Rămâneți în Kosovo și sigur vă veți găsi moartea sau părăsiți-vă unitățile și echipamentul, ieșiți din Kosovo”*



acum! Dacă alegeți să rămâneți, NATO vă va ataca fără milă, din toate direcțiile! Alegerea este a voastră!”

Președintele SUA a autorizat CIA să găsească modalități concrete de destabilizare a guvernului Iugoslaviei. Conform revistei NEWSWEEK, autorizarea apare sub forma unei *„constatări”*, care permite desfășurarea unor operațiuni sub acoperire. Nu este încă sigur dacă această idee a fost materializată dar, ca tactică utilizată, se aveau în vedere utilizarea hacker-ilor (spărgători de retele computerizate) pentru atacarea conturilor bancare ale lui Miloševici precum și declanșarea unei campanii de sabotare menită să erodeze susținerea publică de care se bucură regimul – întreruperea circuitelor telefonice, golirea rezervoarelor de combustibil, furtul rezervelor de hrană etc. Contra unor rapoarte din teren *„constatarea”* nu împuñăciște CIA să pregătească sau să echipeze rebelii UCK, în scopul unor acte de sabotaj. Precizând că *„celilalt aliaț NATO nu trebuie să fie informați cu privire la aceste operațiuni”*, un expert guvernamental american a afirmat: *„Dacă renunță, va fi minunat, dacă ratează, vor da de necaz”*.

Mare parte dintre armele psihologice utilizate și-au atins, indiscutabil, țintele. Totodată, însă, au fost serios clătinăte miturile *„loviturilor chirurgicale”* de la distanță, fără expunerea periculoasă a trupelor proprii, contrazise de numeroasele *„pierderi colaterale”*, precum și cele privind performanțele *„science-fiction”* ale avionelor de luptă.

Dobândirea unui avion *„invizibil”* F-117 de către artilleria antiaeriană sărbă, cu ajutorul radarelor rusești de joasă frecvență, a dovedit vulnerabilitatea acestora și a ridicat numeroase semne de întrebare în mediile occidentale în legătură cu rapoartele elogioase ale constructorilor privind caracteristicile tehnico-tactice ale acestor avioane.

NEWSWEEK sugerează că, având în vedere prețurile exorbitante ale acestor aparate (un F-117 costă 90 milioane \$, iar un bombardier strategic B-2 aproximativ 2,5 miliarde \$ - bugetul Armatei Române pe trei ani!), constructorii au exagerat deliberat performanțele acestora pentru a obține fonduri de la Congres.

Arsenalul psihologic folosit în conflictul din Iugoslavia a fost cel clasic, după cum se poate constata din exemplele de mai sus. Nu au lipsit nici *„atrocitățile”* sau *„gropile comune”*, însă s-a dovedit că opinia publică a devenit mai circumspectă la astfel de mesaje terifiante și le tratează cu mai mare prudență. Elementele de originalitate în acest conflict au fost concepțile de *„război etnic”* și *„suveranitate limitată”*, care sunt și cele mai periculoase pentru impactul pe care îl pot avea în relația dintre state sau chiar dintre cetățenii aceleiași țări.

Căpitan Costel SUSANU



SCHIMBARE LA „TIMONA“ ACADEMIEI NAVALE „MIRCEA CEL BĂTRÂN“

Prin Decretul Prezidențial nr. 2706, din 26 mai 1999, contraamiralul ing. Corneliu Cristescu a fost trecut în rezervă pentru îndeplinirea limitei de vîrstă în grad. Conform ordinului șefului Statului Major General nr. 209, din 25 iunie 1999, în funcția de comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ a fost numit comandorul dr. Gheorghe Marin.



Contraamiralul ing. Corneliu Cristescu s-a născut la 13 mai 1939, în București. În perioada 1956-1961 a urmat cursurile Facultății Militare de Electronică Navală din Sankt Petersburg, fiind avansat la gradul de locotenent inginer pe 6 iulie 1961.

A îndeplinit succesiv următoarele funcții: comandant unitate de luptă radioelectronică și observare, comandant de vedetă purtătoare de rachete, profesor și șef al catedrei radioelectronică din Academia Navală „Mircea cel Bătrân“, director adjunct al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza“, comandant al submarinului **DELFINUL** și comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, începând cu data de 30 noiembrie 1993. A fost înaintat la gradul de contraamiral pe 12 octombrie 1996.

La încheierea prestigioasei activități în slujba Marinei Militare, dorim domnului contraamiral (r) ing. Corneliu Cristescu multă sănătate și să „navigheze“ numai în ape liniștite.



Comandorul dr. Gheorghe Marin s-a născut la 1 ianuarie 1951 în localitatea Negru-Vodă, județul Constanța. A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân“ (1974), Academia Militară, secția marină (1980), Facultatea de Planificare Cibernetică Economică (1987), cursul postacademic de automatizarea conducerii trupelor și analiști de stat major, arme întrunite (1993), Colegiul de Studii Strategice și Economia Apărării (Germania, 1999). Este doctor în științe militare din anul 1993.

A îndeplinit următoarele funcții: comandant unitate de luptă observare, transmisiuni, radiotehnică și comandant de vedetă purtătoare de rachete, ofițer 2 în statul major al Comandamentului Marinei Militare, șef atelier proiectare și, ulterior, șeful Centrului de Calcul al Marinei Militare, comandant al Brigăzii Radioelectronică și Observare.

Odată cu numirea în funcția de comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, îl dorim domnului comandor dr. Gheorghe Marin succese profesionale și personale pe masura carierei exemplare de până acum.

Căpitan Costel SUSANU



Bun găsit, EUROPOLIS, cu JEAN BART – scriitorul marin!

Cunoscut în literatură sub numele de **Jean Bart**, ofițerul de marină **Eugeniu Botez** a fost „printre primii scriitori care au abordat marea”, aşa cum el însuși afirma, în anul 1932, la o întâlnire cu studenții filologi bucureșteni.



S-a născut la 28 noiembrie 1874, la Burdujeni (azi cartier al Sucevei), fiind al patrulea copil al căpitanului Panait Botez și al Smarandei Botez. La vîrstă de 8 ani a început clasele primare la Iași unde l-a avut ca învățător pe marele nostru povestitor Ion Creangă. După patru clase primare și două gimnaziale, în anul 1889 a intrat la Școala filior de militari din Iași după absolvirea căreia, în anul 1894, s-a înscris la Școala de Artillerie Geniu și Marină din București.

La 1 iulie 1896 a obținut gradul de sublocotenent înscriindu-se, apoi, la Școala Navală din Constanța, pe care a absolvit-o doi ani mai târziu. În anul 1901 a fost înaintat la gradul de locotenent, iar în 1905 la cel de căpitan.

La 12 ianuarie 1912 a trecut în rezervă în timp ce era încadrat la Divizia de Mare și a fost înaintat la gradul de locotenent-comandor.

În același an Eugeniu Botez a fost delegat la Congresul de Navigație de la Philadelphia, până în America efectuând traversada Atlanticului la bordul unei nave de pasageri.

În perioada următoare Eugeniu Botez, chiar dacă era ofițer de rezervă, a îndeplinit diferite funcții legate de viața portuară și de navigație, astfel:

- 1912 - 1913 - căpitan de port și comisar maritim la Sulina;
- 1913 - 1915 - căpitan de port la Constanța;
- 1915 - 1919 - comisar de port la Sulina;
- 1919 - subinspector pentru Dunăre la Galați;

- 1920 - 1921 - delegat al Inspectoratului General al Navigației și porturilor în Comisiunea Interaliată pentru Dunăre;

- 1921 - 1931 - director al Asistenței Sociale din România;

- 1931 - 1933 - secretar al Ligii Navale Române;

Eugeniu Botez încețează din viață la 12 mai 1933, la vîrstă de 59 de ani.

Activitatea literară a lui **Eugeniu Botez** a început în anul 1896, publicând în „Adevărul de joi” sub pseudonimul **Jean Bart**, după numele celebrului corsar francez. Călătorile pe mare, atât cele din Marea Neagră cât și din Marea Mediterană sau Oceanul Atlantic, porturile vizitate - Constantinopol, Trebisonda, Sinope, Samos, Alexandria, Gibraltar etc. - au constituit pentru **Jean Bart** izvorul de inspirație al unor scrieri literare, în genul *Note de călătorie*, intrate deja în patrimoniul culturii române. În „Jurnal de bord” (1901), acest adevărat prozator al mării consemnează tot ceea ce l-a impresionat în prima sa călătorie pe care, ca Tânăr marin, a făcut-o pe coastele Anatoliei. Tot viața pe mare și din porturi este reflectată în „Schile Marine” și „Peste Ocean”, când a călătorit, în anul 1912, ca reprezentant al României la Congresul de Navigație de la Philadelphia.

Împreună cu un alt Tânăr ofițer de marină, Nicolae Kirițescu, scoate, în 1905, volumul „Războiul pe Dunăre”, iar spre sfârșitul vieții se va dedica unei ample lucrări de cercetare, „Cartea Dunării”.

Activitatea publicistică a lui **Jean Bart** este marcată și de apariția, în anul 1900, a unei publicații exclusiv marinărești, „Revista Maritimă” (cu o apariție de numai un an), la care îndeplinește funcția de secretar de redacție, iar în noiembrie 1929 este fondatorul publicației Ligii Navale Române, „Revista Maritimă și Fluvială”, publicație care în anul 1934 își va schimba numele în „Marea Noastră”, cu apariție și astăzi la Constanța.

Incepând cu anul 1921, **Jean Bart** își descoperă o nouă vocație, aceea de navigator pe „Marea carității creștine”, cum îl numea un alt mare publicist marină din epocă, comandorul Aurel Negulescu. În calitate de Director General al Asistenței Sociale din România, **Jean Bart** a fost inițiatorul, creatorul, animatorul și realizatorul Asistenței Sociale în România și, împreună cu Trancu-Iași a întemeiat Ministerul Muncii. Sub conducerea lui directă au fost întemeiate așezămintele pentru infirmi, bătrâni și nevoiași de la Râul Vadului, Răchitoasa și Galați, coloniile de muncă de la Bobești-Bălăceanca, Plevna, Taracia, Brâncoveni, Șipote și Răducăneni pentru reeducarea vagabondilor și cerșetorilor, așezămintele pentru ocrotirea copiilor de la Turnu-Roșu, Grădiștea și Principele Nicolae. Strădaniile lui pe tărâmul asistenței sociale au fost răsplătite cu „Diploma Grand Prix” la expoziția centenarului Pasteur din 1928.

Sulina, „micul port cosmopolit de la Gurile Dunării”, unde scriitorul marină, deja consacrat, **Jean Bart** și-a petrecut o bună parte din viață și activitatea profesională în calitate de



căpitan și comisar de port, nu putea să-l lase indiferent. Acestui port, situat acolo unde „bătrânușul Dunăriu își pierde și apa și numele în mare”, îl va dedica un adevărat poem, romanul „Europolis”, roman care-i va încununa creația de prozator, consacrându-l pentru eternitate ca scriitor marină. Romanul, apărut în anul 1933, descrie viața acestui oraș port cosmopolit a cărui prosperitate era dată, în mare parte, de statutul său de Porto-Franco și de existența aici a sediului Comisiei Europene a Dunării, de la începutul acestui secol. El se va bucura de aprecieri favorabile din partea unor reputați scriitori și critici literari: Garabet Ibrăileanu, Mihai Ralea, Ion Marin Sadoveanu, Șerban Cioculescu, George Călinescu, Constantin Ciopraga.

În Sulina Jean Bart a locuit pe Strada I-a, într-o cochetă casă cu două nivele, unde a primit și vizitele lui Vlahuță, Sadoveanu, Duiliu Zamfirescu, Spiru Haret. De ce i se spunea Strada I-a? Însuși scriitorul ne dă explicația în primele rânduri ale nuvelei „Prințesa Bibița”. „În micul port cosmopolit de la gura Dunării se obișnuiește, ca și în marile centre americane, să se numească străzile cu numere. Patru străzi nesfârșite tăie în lung îngusta limbă de nisip care desparte fluviul de baltă. O fâșie de pământ între două mări. De o parte oglinda argintie a Mării Negre, din care soarele se ridică, de altă parte pânza aurie a mării stufului din Delta, în care soarele se culcă.”

Era început de secol. Astăzi, la sfârșit de secol, se poate observa că în privința străzilor nu s-a schimbat nimic în „Europolis”. La fel ca în marile centre americane (spre exemplu New York) străzile poartă tot numere. Strada I-a, a II-a, a III-a... Să nu fi sesizat oare mai mari orașul că au și alternativă?

Dacă Jean Bart i-a adus o bine-meritată celebritate (de care, în treacăt fie spus nu se bucură așezări urbane mult mai tinute), nu se cade oare ca tocmai Europolisul să-i conserve, în semn de binemeritat omagiu, memoria celui care-i înnobilează blazonul? De ce Strada I-a din Sulina nu s-ar chama chiar ... Strada Jean Bart?

În numerole anterioare am publicat câteva impresii despre Europolisul de azi de la sfârșit de secol și mileniul. Voi încerca, în numerole viitoare, să prezint (așa cum s-a dorit a fi și prezentul material) câteva din personalitățile care au avut o contribuție însemnată la propășirea sa: locotenent-colonelul Mihail Drăghicescu, marele compozitor și dirijor George Georgescu (singurul care, pe merit, are un bust în centrul orașului), contraamiralul Constantin Vlădescu, ofițerul care a comandat Detașamentul Maritim Sulina în cel de-al doilea Război Mondial, fiindu-i scut împotriva numeroaselor atacuri ale inamicului din direcția mării și din aer.

Publicăm în acest număr o scrisoare a lui Eugeniu Botez către Spiridon Haret, scrisoare inedită, descoperită de doamna muzeograf drd. Mariana Păvăloiu, în Biblioteca Academiei Române (Colecția Manuscrisse, Corespondențe, S 55/DXCVII).

Cabinetul Comisarului Maritim Sulina,
12 septembrie 1909
Eugeniu Botez către Spiridon Haret

Dragă Domnule Spiridon,

Eu mă aflu la Sulina căpitan de port, într-o slujbă în care-mi găsesc timp să-mi reiau vechea ocupație de scriitor literar, după cum vei fi văzut în „Viața Românească”. Dar nu despre asta voi să vorbesc. După cum știu în Sulina școala grecească e închisă, nu știu dacă v-a parvenit o cerere de deschidere a școalei sub o nouă stichetă. Pentru numele Domnului și a tuturor sănătorilor, să nu faceți greșeala de a o aproba. Toată suflarea românească de aici, cătă a mai rămas la Gura Dunării, vă va blestema.

Nu pot înțelege lucru decât dacă ai trăit aici ca să cunoști Sulina.

Un oraș pur grecesc, până acum 6 ani ședințele Consiliului Comunal se țineau în grecește, afișele pe stradă se publică în 2 limbi (greacă și română). La lucru la mine vin grecii stabiliți de 40 de ani și nu cunosc absolut nici un cuvânt românesc. Ca în coloniile franceze fac cercetările și judecăările cu interpréti. Crede-mă că grecii aici ne deznaționalizează. Nu răde!... Ascultați! Copiii de români învață grecește, rușii care sunt mulți aici știu grecește fără a ști românește.

Dacă unul din părinți e grec, și călălat rus, român, neamț, copilul ieșe grec. Poșta și români vorbesc grecește, varăiști, negustorii ambulanți strigă pe grecește, Funcționari de la Comisia Europeană, de toate naționalitățile nu vorbesc românește, dar vorbesc grecește cu toți lucrătorii lor din port. Eu aş scrie în chestia asta lucruri pe care nimeni nu le-a relevat, dar în slujba în care sunt nu-mi dă mâna.

Am fost la recrutare, ar fi trebuit (ca) Sulina să dea vreo 400 tineri, știi cătă s-au ales? Numai 2.

Toți ceilalți declarau că fac armata "zoso"! (jos în Grecia). După 2 luni vin în apol din Grecia cu acte în regulă. E un proces social extrem de interesant de care nimeni nu s-a interesat. Dar cum spun, nu-mi dă mâna să scriu, strâng note și cândva o să lucrez. Grecii de aici au recurs la un truc cu care vor să ne prindă: au adus un grec din insula Cipru, colonie engleză, și deci profesor englez, deși e grec curat din Levant. Se laudă că va avea sprijinul Consulatului englez. Școala vor să o pună sub direcția unui greco-macedonean. Unul dintre acei frați armâni pentru care naționalitatea e o profesie rentabilă. Dacă e plătit de români, e român, dacă de greci, e grec și dacă de bulgari e bulgar. Acest individ a fost agent sanitar în Sulina. Dat afară, s-a făcut grec, și sub formă de român vrea să ia direcția școalei grecești. E aici o întreagă înjighebare deghizată pentru care grecii de aici au strâns bani mulți. Vă fac atenții. În octombrie cică vine Haret aici pentru piatra fundamentală a bisericii și a școalei. Vino atunci în Sulina, e interesant. Salutări,

Eugen Botez, căpitan.

Comandor Ioan DAMASCHIN



Cocheta casă din Sulina în care a locuit Jean Bart

Acuarelele și schițele unui pictor marină de la sfârșitul secolului XIX

VICTOR VLAD DELAMARINA un precursor al jurnalului de bord ilustrat

În apropierea Lugojului se află comuna Victor Vlad Delamarina. Aici s-a născut, la 31 august 1870, primul „lup de mare” bănățean, al căruia nume a fost ulterior atribuit comunei care, la nașterea lui, se numea Satu-Mic. Studiile le-a urmat la Lugoj, București (Sf. Sava), la liceele militare din Craiova și Iași.



În anul 1891 termină primul an al Școlii de ofițeri și cere să participe la marșul de instrucție al bricului „Mircea”, simțindu-se atras de marină. Voiajul la care ia parte să-a desfășurat în luniile iulie-august pe itinerarul: Constanța, Bosfor, Constantinopol, Arhipelagul grecesc; Chios, Rhodos, Suda, Pireu, Salonic. Din fiecare punct atins, tărâmul Victor Vlad ne-a lăsat câte o ilustrație executată de el în acuarelă pe care ne-a descris impresiile sale. Ele au fost adunate în volumul „Călătorile bricului „Mircea” 1891”, ce debutează cu o hartă minuțios lucrată, pe care este trecut marșul bricului. Volumul care se păstrează în fondul „Victor Vlad Delamarina” al Muzeului Banatului din Timișoara – este însorit de două caiete de schițe și însemnări făcute, în creion, pe timpul călătoriei de către autor.

Voiajul următor, din 1894, l-a întreprins la bordul crucișatorului „Elisabeta” în noua sa calitate de ofițer. Sunt atinse coastele rusești, turcești, grecești și italiane. Rodul acestui peripiu maritim este un alt valoros manuscris intitulat „Schite din călătorile

mele”, 1895. De data aceasta autorul accordă mai multă atenție celor văzute: descrierile sunt mai ample, impresiile mai puternice, iar acuarelele, dincolo de peisajul marin ori citadin, cuprind numeroase chipuri, Victor Vlad Delamarina dovedindu-se un în portretist, care prinde specificul fiecărui neam al căruia ospite este împreună cu întregul echipaj al crucișatorului „Elisabeta”.

Primul popas este Odessa, unde realizează cinci „ilustrate” color, apoi Sevastopol, care-l impresionează mai ales prin muzeul creat de generalul Todleben, dar și prin cimitirul soldaților francezi căzuți în războiul Crimeii. Sinope îl duce cu 2600 de ani în urmă, la cetatea milesiană, dar și la viața medievală tumultuoasă. Constantinopolului îl dedică multe file, fiind ospetă al principalelor „mahalale Galata, Starniul, Scutari, Pera, Fanar... care privesc de secole din giganticul amfiteatră care se ridică jur-imprejur din Bosfor, la această mișcare diavolească și perpetuă.” Urmează ilustrațele color pe care ne descrie superbele insule ale Arhipelagului: Chios, Rhodos, Suda, după care este atinsă peninsula italică. Taranto „se prezintă ochiului cu o varietate de culori, încântătoare.” Ultima imagine color „ne-o trimite” din ... „Ancona!!! Ce vedere splendidă – dar farme-(cul ...)”. Așa se sfârșește fila 41 cu scrisul lui Victor Vlad. Urmează nota mamei sale, Sofia Vlad: „Meran, aprilie '896 ... de aici descrierea acestor schițe e numai în copie după V.I.V.+ 3/15 maiu '896. S.V.R.”

Ca bun român, în toate orașele italiene vizitate, Victor Vlad Delamarina își cauță răcăcinile latine ale neamului său, făcând incursiuni în istoria locurilor prin care trece. După Ancona urmează Venetia, unde este atras în mod deosebit de operele de artă, arhitectură, pictură, sculptură. După Venetia, Triestul „nu mai poate impune”. Dar el își calcă reticentele budapestane pe care îl naște orașul și cauță frumosul în „dumnezeescul fruct al imaginatiei sale (e vorba de arhiducele Maximilian) artistice, palatul „Mira mare” ... unde totul pare că-ți șoptește: asemenea lucruri nu pot fi cibăzuțe decât de o inimă bună și de un suflet generos... De la Triest ajungem, după o navigație scurtă și plăcută, la Pola.” Aici constată că „Baia sa spăioasă îl face un port militar de primă ordine, deoarece este accesibil chiar vapoarelor de război celor mai



Fragment dintr-o pagină de manuscris despre Sinope

mari... Popasul de la Pola se sfârșește printr-un mare bal, dat în onoarea Marinei Române, care a două zile dimineață, la patru, cu noaptea în cap, trebuie să-și continue călătoria – luând drumul îndărăt către Constantinopol și apoi spre țară ... la 2 septembrie 1894, la Constanța, unde punem piciorul pe mândrul pământ al României.” Astfel își încheie locotenentul Victor Ioan Vlad Delamarina „Schite din călătorile mele”, care împreună cu „Călătoria bricului „Mircea” 1891”, se constituie în primul jurnal de bord scris de un ofiter de marină român, anunțându-l pe mai tânărul (n.1874) Eugeniu Botez (Jean Bart).

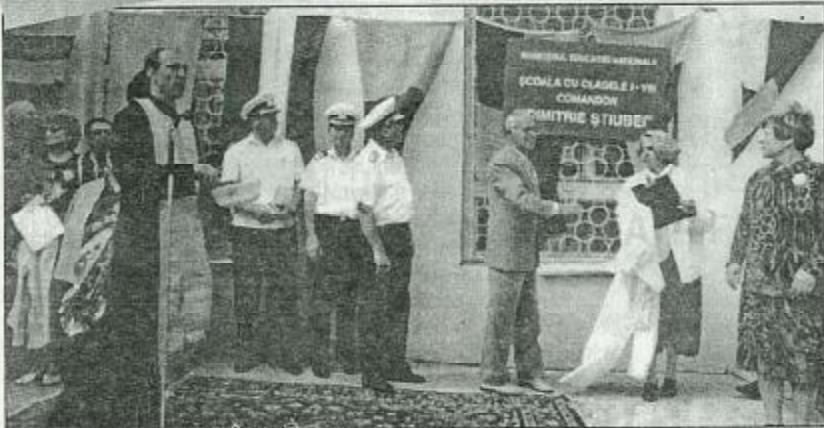
Nu ne-am propus în rândurile de mai sus evocarea pictorului în grai care a fost Victor Vlad, ci a pictorului care s-a dorit să devină și căruia viața lui i-a acordat această șansă. Lucrările rămase în manuscris și citate de noi se dovedesc a fi mai mult explicații la suita de acuarele, conturate în penită și tempera, cu care autorul voia să se convingă de talentul său de pictor. Aceste lucrări, cu tematică marină în cea mai mare parte, îl lasă posterității ca primul pictor marină român.

Mariana PĂVĂLOIU

• Pentru deosebita amabilitate și încredere a doamnei Tatiana Bădescu și a domnului Vasile Dudaș de la Muzeul Banatului Timișoara, de a oferi în custodia muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța prețioasele manuscrise din fondul „Victor Vlad Delamarina”, întreaga noastră gratitudine.

„Pentru mine nu a apărut nici un fel de monografie; de câte ori a încercat cineva să o facă, a fost obligat să renunțe din cauza trecutului meu.”
 (comandor Dimitrie Știubel)

Școala nr. 36 Constanța poartă astăzi numele „Comandor DIMITRIE ȘTIUBEI”



Vălul uitării care, pe nedrept, a acoperit – cel puțin în țară – viața și mal ales opera comandorului pictor Dimitrie Știubel, cel care era apreciat de presa străină „ca unul din ultimii mari pictori de marine”, începe încet să fie ridicat. Chiar dacă nu a făcut, încă, obiectul nici unui studiu de specialitate, iar o monografie sau măcar un album întârzie să apară (și aceasta din motive obiective, pentru că există oameni care depun eforturi în acest sens, din nefericire singulară), în urbea noastră s-au făcut, totuși, primii pași în ceea ce s-ar putea denumi „reabilitarea” sau măcar mai buna cunoaștere de către constănțeni a pictorului ofițer.

La sfârșitul lunii iunie, chiar de Ziua Apelor, Școala cu clasele I-VIII nr.36, din cartierul Grăniceri (zona Tomis Nord), a primit un nou nume: Școala „Comandor Dimitrie Știubel”. Lăudabilă inițiativa doamneli profesoare Stoiana Ciobănescu, directoarea acestei școli – în strânsă conlucrare cu Liga Navală Română, filiala Constanța și cu Academia Navală „Mircea cel Bătrân” prin doamna Mariana Păvăloiu – de a confira acestui lăcaș de învățământ numele unei astfel de personalități. Din fericire, demersul nu este singular. Cu doi ani în urmă cîitorii aflau din paginile revistei noastre de o altă inițiativă similară. Atunci era vorba de Școala nr.18, din cartierul Ville Noi, căreia i se

atribuia numele de „Jean Bart”. Schimbarea denumirilor unor școli – cunoscute în general doar sub forma unor numere care, în opinia noastră, nu le confereau și o anume personalitate – și botezarea acestora cu numele unor personalități culturale sau artistice strâns legate de mare, nu face decât să ne bucure, mai ales când personalitățile în cauză au fost și ofițeri ai Marinei Române.

La festivitate au participat, din partea Statului Major al Marinei Militare, contra-amiralul Cornelius Rudencu, comandorul ing. Traian Moșoiu, comandorul Dan Leahu, comandanțul Școlii Militare de Mașini Militari a Marinei, căpitan-comandorii Manea Vlase și Ananie Gagniuc. Din partea Ligii Navale – sub egida căreia s-a desfășurat întreaga activitate – au fost prezenti contraamiralul (r) Ilie Stefan și alti membri din conducerea filialei. Doamna Mariana Păvăloiu și muzeograful Cornel Greavu au prezentat câteva date și amintiri despre cel care a fost pictorul și comandorul Dimitrie Știubel. Un program artistic a încheiat această zi dedicată, în întregime, pictorului și ofițerului și marelui patriot Dimitrie Știubel, cel care spunea că „opera mea păstrează o identitate românească în măsura în care a făcut cunoscuțe marea, coasta noastră cu plajele și Delta Dunării, în afara hotarelor.”

Bogdan DINU

DIMITRIE ȘTIUBEI Repere biografice

- Se naște la 30 august 1901, la Bacău.
- În 1921 este promovat aspirant de marină, după ce între anii 1919-1921 a urmat cursurile Școlii Navale.
- În 1929 a obținut un concediu de un an și juri etate pentru a studia la Academia „Knir” din München cu profesorii Ernest Liebermann și Peter Trumm.
- Între anii 1931-1939 este adjutanț regal pe lângă Carol al II-lea. În toată această perioadă nu a întrerupt activitatea artistică. Dragostea sa pentru mare și cunoștințele sale temeinice despre nave au determinat cariera sa de pictor de marină. Tot în această perioadă a pictat, în egală măsură, fresce pe teme istorice la Gara Regală din Mogoșoaia în 1935, la Gara Regală din Sinaia în 1936, la Pavilionul românesc de la Expoziția Internațională de la Paris, din 1937.
- Din 1944 și până în 1946 este director adjunct al Muzeului Militar Național.
- Este trecut în rezervă în 1945.
- Din 1948 devine membru al Uniunii Artiștilor Plastici.
- În anul 1975 se stabilește în fostă Republică Federală a Germaniei, la Mettmann.
- Din 1926 și până în 1985 are peste 45 de expoziții în țară (Iași, Galați,

București, Constanța, Mamaia) și străinătate: Paris (1969), Londra (1969), Basel (1968, 1972, 1974, 1977, 1981), New York (1970), Atena (1975, 1977, 1978, 1980, 1981), Pireu (1975), Geneva (1973, 1976, 1980), Germania (1975), Salonic (1977), Lugano (1977, 1979), Mettmann, în R.F.G. (1984, 1985).

- A executat 170 de machete de timbre și a primit o mențiune de onoare la Exposiția Internațională de Filatelia. Fondator și redactor șef al revistei „România Maritimă și Fluvială”, care ulterior și-a schimbat titlu în „Marca Noastră”, a asigurat ilustrația acestiei pentru mai mult de săpte ani. A executat ilustrații de carte pentru mai multe edituri, printre care Editura de Stat pentru Literatură și Artă (ESPLA), Editura Tineretului, Editura Științifică, Albatros etc. A făcut decorări pentru mai multe nave în România.

- A fost cavaler al Legiunii de Onoare (1937) și a obținut Crucea de Hohenzollern (1933). A obținut, de asemenea, Medalia Meritul Cultural, Meritul Marin și Medalia de argint aurit acordată de Societatea „Art, Science et Lettres” din Paris (1970).
- Se stinge din viață la 17 februarie 1986, în localitatea Mettmann, din Germania.

Mariana PĂVĂLOIU, Bogdan DINU





SURFACE WARFARE (martie-aprilie 1999) • Protejarea forțelor navale și a grupurilor de luptă • Războiul informațional – marinarii militari pot deveni luptători cibernetici • Armele secrete ale marinei – dezvoltare și utilizare eficientă • Sistemele de senzori pentru avertizare timpurie. (C.S.)



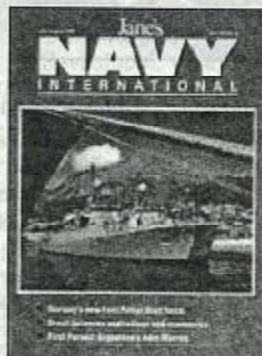
REVISTA GENERAL DE MARINA (aprilie 1999) • NATO. O alianță transatlantică pentru secolul XXI • Cooperarea dintre militari și civili • Războiul amfibiu. Marina militară și manevra operativă • Salvarea submarinelor, supraviețuire și recuperare • Bateria plutitoare Duque de Tetuán și monitorul cuirasat Puigcerda. (B.D.)

Semnal editorial

La începutul lunii trecute a avut loc, la Cercul Militar din Constanța, prezentarea cărții domnului maior (r) Ion Gheorghian Clubreag, intitulată „Vorbirea lucrurilor”, aceasta fiind cea de-a treia creație a autorului (prima carte, editată în primăvara anului trecut – „Realitatea cântecului”, și despre care am avut plăcerea să-i informăm pe cititorii revistei, fiind de asemenea lansată la Cercul Militar Constanța).

Cartea a cărei apariție o semnalăm acum – „Vorbirea lucrurilor” –

REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECA REDACȚIEI



JANE'S NAVY INTERNATIONAL (iulie-august 1999) • Avioanele Super Hornet încep evaluarea operațională • China crează motive de îngrijorare din cauza răciri relațiilor cu NATO • Forțele armate indiene vor să aibă un cuvânt de spus în problemele politice • Noua clasă de vedete rapide de patrulare Skjold • Marina braziliană – o prezență considerabilă în Atlanticul de Sud • Interviu cu șeful Statului Major al Marinei Republicii Argentina • Portavioanele viitorului. (C.S.)



BLAUE JUNGS (iunie 1999) • Unitățile de comandă ale marinei fostei RDG • Religia în uniformă – preoții din armata germană • Caracteristici tehnico-tactice ale fregatelor din clasa 123 • Misiunile corpului sanitar din armata germană. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA (martie 1999) • Factorul uman în organizarea societății • Eficacitate – costuri în forța navală spaniolă de luptă împotriva minelor • Reflecții asupra unei identități • Șantierele navale construcționale de nave militare. Problema actuală • Marea în filatelia: Antarctica. (B.D.)



a fost tipărită de editura „Sfântu Gheorghe Vechi”, din București (redactor de carte Nicolae Jianu), având o frumoasă copertă realizată de căpitan I port Octavian Swed, care, cu generozitatea-i caracteristică, a acordat și un larg sprijin „logistic” autorului.

„Vorbirea lucrurilor” – ca și cea dintâi carte a autorului – este, de asemenea, un volum de versuri ce se înscrie, tematic, în sfera poeziei religioase și este dedicat „celor două instituții fundamentale ale neamului românesc: Biserica Ortodoxă Română și Armata Română”.

INEDIT

FOTOGRAFIİ - DOCUMENT

În ultimul număr al revistei noastre publicam, în pagina cinci, pe lângă programul manifestărilor dedicate aniversării a 60 de ani de existență a navei-școală „Mircea” și un „Apel”, semnat de comandanțul de atunci al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, contraamiral (r) ing. Corneliu Cristescu, adresat tuturor celor care puteau să contribuie la îmbogățirea patrimoniului muzeului instituției, aliaț în curs de reorganizare. Se solicau atunci documente, hărți, fotografii, cursuri, cărți, reviste, decorații, insigne, placete, uniforme.

Recent, pe adresa Academiei Navale a sosit o scrisoare și un set de fotografii pe care autorul, viceamiral (r) ing. Marcel Diaconescu, din București, le dona cu generozitate muzeului Academiei Navale. Acest gest ne bucură din două puncte de vedere. În primul rând, ne arată că revista noastră ajunge acolo unde este nevoie de ea, iar materialele publicate în paginile noastre nu rămân fără ecou. În al doilea rând, confirmă faptul că apelul lansat pentru reorganizarea muzeului Academiei Navale prin donații și achiziții începe, încet, să dea roade. Îi urăm și pe această cale doamnei Mariana Păvălolu – sufletul acestei acțiuni și custodele muzeului – să finalizeze cât mai grabnic ambiițius proiect.

După cum precizează și în scrisoare domnul viceamiral (r) ing. Marcel Diaconescu, cele douăsprezece fotografii alb-negru (format 9/13 cm) au fost realizate cu prilejul vizitei fostului suveran al României, Mihai I, în vara anului 1946 la bordul navei-școală „Mircea”, după ce aceasta a fost înapoiată României de către Uniunea Sovietică. Menționăm că fotografiiile - executate chiar de către domnia sa - sunt publicate, pentru prima oară, în paginile revistei „Marina Română”. Scrisoarea mai face referiri - însățite de fotografii - și la unele momente aniversare ale promovării domniei sale („Deserbirea” 1942) precum și la posibilitatea obținerii unor fotografii sau obiecte care au aparținut contraamiralului (r) Gheorghe Drimba. Pentru cititorii noștri reproducem mai jos câteva fragmente semnificative din această scrisoare, care se constituie într-o motivație a frumosului gest și, totodată, într-o explicație detaliată pentru pozele publicale în această pagină (interventia noastră în text a fost minimă, doar acolo unde erau necesare unele explicații suplimentare pentru cititor).

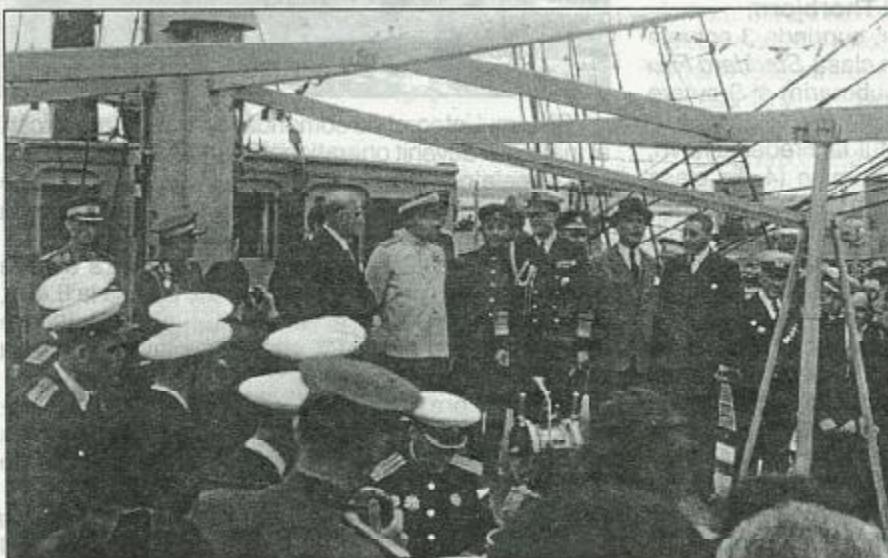
„La apelul dumneavoastră de a contribui cu ceva la fondul Expoziției organizate cu prilejul împlinirii a 60 de ani de la intrarea în serviciu a navei-școală „Mircea” (apelul pentru îmbogățirea patrimoniului muzeului Academiei Navale fiind inserat pe aceeași pagină, n.n.) m-am străduit să găsesc câteva din obiectele sau fotografii ce ar merită să figureze în această expoziție retrospectivă.



Din păcate, personal nu am găsit prea multe deoarece eu – ca întreaga mea promovie, a 22-a, „Deserbirea” (1942) – nu am fost ambarcați pe timpul practicării de vară între anul I și anul II al Școlii Navale pe bricul „Mircea”, ci am fost repartizați direct pe navele de luptă la 27 mai 1941 și unde ne-a prins războiul care a izbucnit la mai puțin de o lună de la ambarcare.

... Am găsit însă, din fericire, o bucătă de negativ dintr-un film alb-negru făcut de mine în vara anului 1946, când eram ambarcat temporar pe bricul „Mircea” și când nava a fost vizitată, după retrocedarea ei de către URSS, de către M.S. Regele Mihai I, însățit de primul ministru de atunci, Petru Groza, de ambasadorul sovietic din acea vreme (este vorba de Serghei Ivanovici Kavtaradze, ambasadorul sovietic la București, alături de care am identificat, prin amabilitatea căpitan-comandorului Ion Ionescu, directorul Muzeului Marinelor Române, și pe mareșalul sovietic Fedor Ivanovici Tolbuhin, amiralul Oktiabriski și Ion Popescu, primarul orașului Constanța – n.n.), de reprezentanți ai Comisiei Aliate de Control și, respectiv, cameni din suită. Filmul respectiv rămăsese developat dar necopiat (sublinierea autorului) astfel că cele 12 fotografii 9/13 pe care vi le trimitem sunt efectiv inedite. Probabil că în fondurile oficiale de fotografii ale timpului vor fi existând și altele făcute de fotografii oficiale, dar acestea vă garantează că sunt total necunoscute (și din fericire destul de bune, cu toate că de la expunerea și developarea filmului – 1946 – au trecut 53 de ani).

Bogdan DINU





FLOTA DANEZĂ „PE RADAR“

„Datorită poziției geostrategice, la gurile Mării Baltice, Danemarca a reprezentat „avangarda” NATO în ceea ce privește strategia de apărare înaintată, pe timpul războiului rece“, se arată în articolul „Royal Danish Navy stays afloat on its financial flexibility”, publicat de revista „Jane's Navy International“ (iunie 1999). Legea Apărării din 1993 identifică trei misiuni principale pentru forțele armate daneze: prevenirea conflictelor; menținerea suveranității daneze și asigurarea securității naționale; promovarea păcii și securității în lume, cu accent deosebit pe respectarea drepturilor omului. Pentru Marina Regală Daneză misiunile de bază se referă la menținerea controlului și apărarea intereselor naționale în apele teritoriale precum și în cele ale Groenlandei și Insulelor Faeroe și îndeplinirea sarcinilor în cadrul forțelor de coaliție ale NATO. Acestea se concretizează în operațiuni de managementul crizelor și apărare colectivă, menținerea păcii și a încrederei, căutare-salvare pe mare, protecția mediului, servicii de navigație și apărare civilă. Zona de acțiune cuprinde marea teritorială daneză (43.093 km²), a Groenlandei (2.200.000 km²) și a Insulelor Faeroe (1.399 km²). În aceste zone este asigurată o prezență permanentă formată din nave de inspecție și vedete de patrulare.

Organizarea flotei militare



Nave de inspecție din clasa *Thetis*

Comanda operativă a Marinei Regale Daneze este exercitată, în prezent, de către contraamiralul **Kristen Winther**, iar comandamentul se află la Aarhus, Iutlanda. Flota este compusă din 5 escadre, care au următoarea structură:

- **Escadra 1**, cu baza la Frederikshavn, este formată din 4 nave din clasa *Thetis*, o navă de inspecție din clasa *Beskytteren*, 3 cutere de patrulare costieră din clasa *Agdlek* și spărgătoarele de gheăță *Elbjorn*, *Danbjorn*, *Isbjorn* și *Thorbjorn*;
- **Escadra 2**, cu baza la Korsor, cuprinde 3 corvete din clasa *Niels Juel*, 7 nave din clasa *Standard Flex 300* (4 de patrulare și 3 antisubmarin) și 9 cutere din clasa *Barso*;
- **Escadra 3**, cu comandamentul la Frederikshavn, este formată din 6 puitoare de mine (4 din clasa *Falster* și 2 din clasa *Lindormen*), 3 nave din clasa *Standard Flex 300*, adaptate pentru lupta antimină, 6 avioane de dragaj, 6 petroliere, nava de aprovizionare cu muniții *Sleipner*, navele-școală *Svanen* și *Thyra* și iahul regal *Dannebrog*;
- **Escadra 4**, cu baza la Korsor, cuprinde 4 nave din clasa *Standard Flex 300*, 10 vedete din clasa *Willemoes*, 2 petroliere din clasa *Rimfaxe*, 2 baterii mobile de rachete *Harpoon*, o bază și o unitate logistică mobile;
- **Escadra 5** este dislocată la Frederikshavn și este formată din 5 submarine (2 din clasa *Narhvalen* și 3 din clasa *Tumleren*) și unitatea de scafandri;

- **Escadronul aerian naval** are baza la Værløse, lângă Copenhaga și cuprinde 8 elicoptere *Lynx Mk80*, care pot apăta pe navele din clasa *Thetis*.

Supravegherea traficului maritim se face printr-un sistem de radare, baterii mobile și centre operaționale, organizate în trei districte: Sound, Bornholm și Kattegat. Instruirea personalului necesar Marinei Regale Daneze se face în Academia Navală din Holme, Școala pentru ofițeri de rezervă și maistri militari din Frederikshavn și în Școala Navală pentru instrucția de bază din Auderoed.



Elicopter Lynx Mk80

Sistemul integrat de comandă, control și comunicații al marinei a devenit operațional în anul 1988 și acoperă atât zonele maritime daneze cât și celelalte zone de interes, asigurând în același timp interoperabilitatea cu sistemele de comandă și control ale NATO.

În timp de pace Marina Regală Daneză are un efectiv de 4.310 persoane, care poate ajunge la 8.400, după mobilizarea rezervei. Planurile de reducere estimează ca în anul 2003 efectivul total să ajungă la 7.400.

Există în prezent planuri majore de modernizare a flotei, în special a forței de submarine, dar realizarea lor integrală este condiționată de bugetele alocate anual.

*Traducerea și adaptarea
Căpitán Costel SUSANU*

Strămoșii cuirasatelor

MONITOR și MERRIMAC

Prima utilizare pe scară largă a navelor cuirasate a avut loc în timpul războiului civil american din anii 1861-1865. Luptele s-au dat între guvernul Statelor Unite și statele sudice care au încercat să se separe și să întemeieze o republică separată, Statele Confederate ale Americii. Forțele Statelor Unite erau cunoscute la vremea respectivă și sub denumirea de „nordiști” sau „federali”, datorită faptului că statele din nord au rămas fidèle guvernului central, pe care îl dominau. Forțele confederate mai erau cunoscute sub denumirea de „sudisti” și Confederația însăși era cunoscută ca și „Sudul”, deoarece includea statele aflate la sud de linia sclaviei.

La începutul războiului civil (în aprilie 1861) Statele Unite aveau o marină militară mică și ineficientă, care includea numai 40 de nave cu aburi (vapori), nici unul dintre ele nefiind protejat de cirasă. Dintre aceste vapori doar 32 puteau fi considerate ca eficiente și 24 dintre ele erau în porturi străine, astfel încât numai 8 nave se aflau în porturile și apele Statelor Unite în momentul declanșării conflictului. Toate celelalte nave ale Marinei Militare erau nave cu vele, din lemn, demodate într-o epocă a metalului și forței aburului. În ceea ce privește organizarea la cel mai înalt nivel, nu exista un stat major și Departamentul Marinei era format dintr-un număr de birouri independente sub conducerea unui ministru civil (secretar de stat). Numărul total al ofițerilor și marinilor era de 7.200; din cei 1.503 ofițeri confirmăți sau neconfirmăți, 322 s-au alăturat confederaților.

Nivelul capacității profesionale era ridicat printre ofițerii; trebuie să recunoaștem, totuși, că datorită încetinii promovărilor și absenței cricării sistemul săstăcător de selecție, media de vârstă era mult prea ridicată pentru ca ofițerii să fie eficienți în război. Statele din nord aveau o mare flotă comercială și resurse considerabile pentru construcții de nave și au fost și foarte norocoase asigurându-și concursul unui extrem de capabil șef de stat major (pentru că acesta a fost în realitate) în persoana comandorului G.V.Fox (născut în 1821, morț în 1883), un ofițer de marină la pensie, care a fost numit adjunct al Ministrului Marinei.

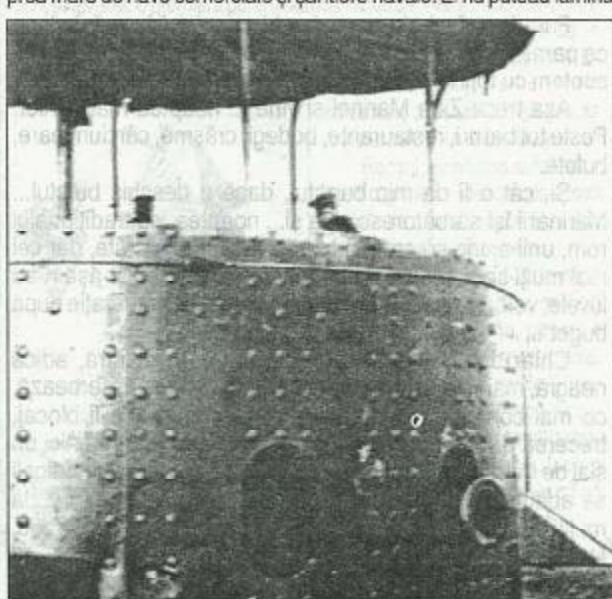
Statele din sud aveau resurse industriale sărăce și un număr prea mare de nave comerciale și șantiere navale. El nu puteau lama-

fierul la o grosime mai mare de 2 inch și aveau tot timpul nevoie de metal sau materiale de construcții metalice. Din punct de vedere finanțar erau dependenți de exportul de bumbac și, în momentul în care acesta a fost tăiat, Sudul nu a mai avut mijloace să plătească. Oamenii albi ai Confederației erau un material de luptă admirabil, curajoși, agili și rezistenți la inconvenientele războiului. Ceea ce le-a lipsit a fost calitatea sau capacitatea de a face afaceri și atunci când aceasta s-a adăugat crizei de metal (în 1862 trei mile de cale ferată din apropiere de Vicksburg au trebuit să fie topite pentru a asigura cirasarea pentru navele Confederației de pe Mississippi), lipsei de arme, de echipament de tot felul, de haine, au fost dezavantajați în acest război încă de la început.

Prima mare navă cuirasată americană a fost MERRIMAC și a aparținut Confederației; era o fregată de lemn, modificată, construită inițial pentru Marina Militară a Statelor Unite. Ea a fost incendiată și abandonată în Norfolk, Virginia, când ocurile șantierului naval de aici au căzut în mâna confederaților. Când a fost ridicată, în mai 1861, și s-a constatat că existau doar avari minore la corpul navei, s-a hotărât îndepărarea lucrărilor din partea superioară și construirea în locul lor a unei cazemate cu părțile laterale înclinate și capetele curbe. Era protejată de două straturi de plăci de fier, fiecare cu grosimea de 2 inch, obținute din laminarea řinelor de cale ferată. În interior erau montate zecă tunuri; în provă și în pupa erau câte două tunuri ghintuite de 7 inch, iar în fiecare bord erau câte un tun ghintuit de 6 inch și trei tunuri neghintuite de 9 inch. Nu avea proiectile solide pentru armele sale, iar obuzele din vremea aceea erau ineficiente împotriva cirasării. Nava nu avea catarg, dispunea de un singur coș, iar motorul cu aburi putea dca să o propulseze înainte, atunci când valurile erau împotriva ei. În provă de lemn i-a fost montat, oarecum stângaci și greoi, un pinten din fier turnat. În partea din față avea un mic turn de formă conică protejat de o cirasă de fier, cu o grosime de 4 inch. Cirasă încinată și cazematele pătrundeau aproximativ două picioare sub apă și astfel proteja, oarecum, corpul navei. Terminată în martie 1862, s-a aflat sub comanda comandorului F.Buchanan și era deservită de un echipaj format din 320 de membri, cei mai mulți dintre ei recrutiți din rândurile armatei de uscat a Confederației.

Zvonurile potrivit cărora confederații își construiesc nave cuirasate au determinat Departamentul Marinei al Statelor Unite să comande construcția unor nave similare sau superioare. Cea mai faimoasă dintre aceste nave a fost MONITOR, proiectată de inginerul suedez Jhon Ericsson care a avut ideea de a plasa unul sau două tunuri într-o turelă care se putea rota, protejate de un blindaj puternic. Aceeași idee a avut-o și comandorul C.P.Coles din Marina Regală britanică. În 1860 acesta a propus construirea unei nave asemănătoare cu o plută pe care să se afe nouă turele, fiecare conținând o pereche de tunuri, capabile să se rotească; în 1861 a

MAGAZIN



W.Wilson, BATTLESHIP IN ACTION
Traducere și adaptare
Bogdan DINU



MAGAZIN

urmăre din pag. 29

proiectat nava daneză cu două turele, Rolf Krake. MONITOR a fost lansat la apă pe 25 octombrie 1861 și recepționat pe 19 februarie 1862. Deplasamentul navei era de 1.225 de tone. Turela era dispusă aproape în centrul navei și era protejată de opt straturi de fier, fiecare cu grosimea de 1 inch. Diametrul turelei era de 20 de picioare, înălțimea de 9 picioare și se rotea pe un pivot central care era acționat de o mașină cu aburi. Când tunurile erau retrase în interiorul turelei ferestrele de acces ale țevilor tunurilor în exterior erau închise cu capace grele de fier. Turnul conic plasat în partea din față a navei se ridică la patru picioare deasupra punții plate și, în linii mari, era construit din bare de fier cu grosimea de 9 inch și prevăzut cu vizete rotunde cu diametrul de 5/8 inch. Puntea era blindată cu două plăci, fiecare având grosimea de ½ inch; corpul navei de jur împrejur și până aproape de linia de plutire era protejat de cinci straturi de fier, fiecare cu grosimea de 1 inch. Această

centură a fost proiectată pentru a evita loviturile din exterior și, în consecință, nava nu putea fi pătinetă.

Nava era aproape acoperită de apă; în timpul luptei, cele două coșuri mici puteau fi coborâte, ca și cele două tuburi pentru ventilație prin care aerul era absorbit de către mașina de aburi. Armatamentul său consta din două tunuri neghintuite de 11 inch care trăgeau cu proiectile solide sterice în greutate de 166 de livre, la o cadență foarte redusă. Nava a fost comandată de căpitanul J.L. Worden și toți membrii echipajului erau voluntari, deși la vremea respectivă era considerat drept un experiment indoelnic și primejdios în arhitectura navală. De fapt, în realitate a fost o navă lipsită de calități nautice și și-a încheiat glorioasa carieră scufundându-se în mare la 29 decembrie 1862, din echipajul de 62 de membri reușind

să se salveze numai 16 (calitățile nautice foarte slabe ale monitourilor din această clasă erau subliniate într-un raport de cinci comandanți ai unor astfel de nave. Ele erau - după cum spuneau comandanții - „complet inadecvate pentru a menține o blocadă pe mare”).

Înfățișarea lor era extraordinară; a fost descrisă de contemporani ca „o cutie de brânză pe o plută” sau „o turcă cūrasată pe o plută cūrasată”. La fel ca și MERRIMAC nu oferea inamicului o țintă neprotejată de cūrasă dar față de acesta din urmă avea un mare avantaj în operațiile din apele litorale. Pescajul său era de numai 10,5 picioare (1 foot sau 1 picior = 30 de centimetri), pe când MERRIMAC avea un pescaj de 22 sau 24 de picioare și era mult mai ușor decât nava cūrasată sudistă.

Confruntarea dintre MONITOR și MERRIMAC



ZIUA MARINEI ȘI ... NOAPTEA MARINARILOR

Marina e-n sărbătoare! Plutesc mirosme-n aer, cu acorduri de fanfară și-i voioie multă, la difuzarea știrii că-i zi aniversară pentru marina noastră, civilă și militară...

Mii de cetățeni s-au adunat pe faleză să vadă măreața paradă a „învincibilei armada”, flota noastră aflată (încă) pe linia de plutire și în a valurilor unduire (fie primul val, fie al doilea etc.). Comentarii în multime, fel de fel. Un veteran de război spune: „Ehe, pe vremea mea, marina de război avea trei submarine”.. „Da, tataie, dar nu erau nucleare”. Altineva vorbea despre restructurare, că de când cu pilotul automat și sistemul de navigație atât de avansat, nu mai este nevoie de prea mulți ofițeri și maiștri militari. Trec în rezervă și se pot ambarca pe navele civile, care pleacă în străinătate, pentru a fi arestate...

Ieșe și Zeul Neptun, din adânc de mare, să facă o scurtă, dar grăitoare urare: „Frații români, eu m-am dat la fund, că acolo mi-i împărăția. Voi să nu vă lăsați! Chiar aşa, vi s-au înecat toate corăbile? Luptați, luptați să navigați, cu navele care v-au mai rămas, chiar și-acum, în al doisprezecelea ceas!”

Parada se încheie cu scafandri, care intră la apă, în timp ce parașutiștii sunt în aer. Și unii și alții revin la țărm. Acum, suntem cu totii la pământ. Totul pare a fi o metaforă...

Așa trece Ziua Marinei și vine... noaptea marinilor. Peste tot baruri, restaurante, bodegi, crășme, cărciumioare, bufete.

Să, căt o fi de mic bugetul, dacă e deschis bufetul... Marinarii își sărbătoresc ziua și... noaptea, cu tradiționalul rom, unii ajung să se-mbete, alții se leagă de fete, dar cei mai mulți se duc acasă să vadă telenovele, că și-așa n-au lovele, vorba lui nea lancu: „Familie mare, renumerație după buget”...

Chiar dacă situația e precum marea noastră, adică neagră, marinarii fac o noapte albă, se distrează, serbează, ce mai contează că mâine intră în somaj? Va fi blocaj, trecerea prin perioada de tranziție nu lasă în urmă nici un siaj de bunăstare, fapt pentru care, de ziua lor, marinilor li se adaugă la urarea de „LA MULTĂ ANI” și aceea de...la mulți bani! Așa să le ajute Dumnezeu și al mărilor zeu, Neptun. Tuturor, vânt bun!

Ananie GAGNIUC

EVENIMENTE / FLASH



Sesiunea de comunicări științifice „Dunărea și Marea Neagră în istoria poporului român”. Între 27-29 iunie 1999 la Hotelul Militar Constanța s-a desfășurat, sub egida Ministerului Apărării Naționale și a Statului Major al Marinei Militare, sesiunea de comunicări științifice „Dunărea și Marea în istoria poporului român”. Manifestarea a fost organizată de Muzeul Marinei Române și Institutul pentru Studii Politice de Apărare și Istorie Militară, prin Revista de istorie militară și Fundația „Hanns Seidel”.

Cele peste douăzeci de comunicări prezentate pe parcursul celor trei zile au abordat o tematică diversă atingând, cronologic, toate epociile istorice, ce la antichitate la epoca medievală, cele mai multe dintr-o apartinând însă epocii moderne și contemporane. Numeroase din comunicările susținute – de altfel participanți au fost aproape în totalitate cercetători și istorici militari – au vizat teme și aspecte ale conflictelor navale din spațiu și apele românești ale ultimelor conflagrații mondiale. Sesiunea a fost onoarează de prezența unor cunoscuți istorici militari printre care menționăm pe colonel (r) prof.univ.dr. Nicolae Ciobanu, prof.univ.dr. Gheorghe Buzatu, comandor (r) prof.univ.dr. Jipa Rotaru, comandor (r) dr. Ilie Manole, dr.ing. Cristian Crăciunoiu, comandor Gheorghe Vartic, căpitan-comandor Ion Ionescu. Beneficind de o organizare cesăvârșită, sesiunea de comunicări științifice „Dunărea și Marea în istoria poporului român” a fost un real succes pentru istoriografia militară românească.

O gheișă pentru „Marina Română”! Semnalam, în numărul precedent al revistei, o premieră pentru Marina Militară – vizita de documentare a ziaristului Nobuo Saiki de la revista JAPAN MILITARY REVIEW, din Tokyo, unul dintre obiectivele acestuia fiind și redacția revistei MARINA ROMÂNĂ.



Recent, pe adresa redacției, a sosit o gheișă – deocamdată sub formă de carte poștală! – din partea ziaristului japonez:

„Vă mulțumesc foarte mult pentru ajutorul pe care mi l-ați acordat în Constanța, pentru a realiza o călătorie fructuoasă. Fără acest sprijin nu îmi imaginez ce să fi putut face deoarece nu eram foarte familiarizat cu țara dumneavoastră. Încă o dată vă mulțumesc și sper că ne vom revedea curând!”(C.S)

MARINARI CAMPIONI. Etapa finală pe Ministerul Apărării Naționale a Campionatului de Pentatlon Militar s-a desfășurat la Constanța, în perioada 16-20 iunie, Școala Militară de Maștri Militari a Marinei dovedindu-se a fi o gazdă atentă la toate detaliile organizării unei astfel de competiții. La concurs au participat cadre militare, militari angajați, militari în termen sau cu termen redus care au reprezentat statele majore ale categoriilor de forțe armate – Statul Major General, prin Brigada de Gardă, Statul Major al Trupelor de Uscăt, Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene și Statul Major al Marinei Militare.

Probele de concurs au fost: tragere cu pistolul-mitrăleră, la distanță de 100 m, parcurgerea pistei cu obstacole, aruncarea granadelor la distanță și precizie, înțot cu obstacole și cros 8.000 m în teren variat.

Lotul Statului Major al Marinei Militare, format din locotenentii Cristinel Olaru și Marian Bahaciu, aspirantul Florin Bădică, maștri militari Stelian Bănică și Dorian Bănică și sergentul angajat Mădălin Ion a fost condus de locotenent-comandorul Virgil Ene. Marinarii au avut o prestație remarcabilă, clasându-se primii pe echipe și la individual, prin maștrul militar Stelian Bănică. Acestea, împreună cu locotenentul Cristinel Olaru (locul IV în clasamentul individual), au fost selecționați în lotul Ministerului Apărării Naționale.

Felicitând echipa și pe perseverentul ei antrenor, le dorim performanțe pe măsura pasiunii și la europenele din Austria.(C.S)



Cursanți Colegiului Național de Apărare (seria a VIII-a), iulie 1999, în vizită în portul militar, la bordul navei „CONSTANTA”. Însoțitori de contraamiralul Niculae POSTOLU – comandanțul Flotei Maritime



