



# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ  
**NR 66 (MARTIE 2000)**

STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

# MARINA ROMÂNĂ

NR. 66  
MARTIE  
2000

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

## COLEGIUL DE REDACTIE

### Redactor-șef:

Comandor dr. Ioan DAMASGHIN

### Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

### Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Foto: Valentina CIUCU

## REDACȚIA:

Cercul Militar Constanta  
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/0238

Fax: 041-611271

Internet: www.mil.logicnet.ro

## COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

## NORME DE COLABORARE:

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

ISSN - 1222-9423  
B-95000



Tehnoredactare computerizată la  
**EDITURA EUROPOLIS**

**CONSTANTA**

041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSKI

**Tiparul executat la**

**EUROPRINT'94**

041-622527

## Din SUMAR:

- 6 DIVIZIONUL DE NAVE ȘCOALĂ -  
anul marilor speranțe



- 10 De strajă la hotarele de ape ale țării -  
**GARDA DE COASTĂ**



- 15 OAMENII BĂTRÂNUILUI FLUVIU  
Monitoarele fluviale la aniversare



- 18 NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

- 20 Arheologie submarină -  
Epave antice descoperite  
la Mangalia

- 22 NOI, FEMEILE DIN MARINA MILITARĂ

- 24 Eroi au fost...

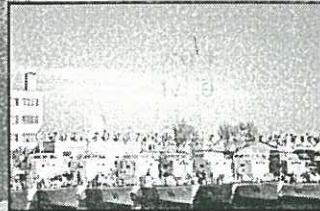
- 28 RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII  
Bibi Costăchescu - marină și... matematician

- 31 MAGAZIN - Arsenal naval - GOALKEEPER

- COPERTA I:**  
Frumusețe... la tribord



- COPERTA IV:**  
Garda de coastă...  
la cheu



# MARINA MILITARĂ: PROIECTII ȘI ASPIRAȚII ÎN PERSPECTIVA ANULUI 2010

Interviu cu domnul viceamiral Traian Atanasiu,  
șeful Statului Major al Marinei Militare



*– Domnule viceamiral, Armata Română și, implicit, Marina Militară a României se află în prezent în derularea unui amplu proces de reformă, acțiune ce se desfășoară concomitent cu îndeplinirea programului anual de pregătire și instruire a forțelor. Din această perspectivă, care sunt prioritățile anului 2000?*

– Pentru statele cu

acces la mare și la râuri navigabile, în cadrul forțelor militare, forțele navale devin deosebit de importante deoarece spațiul naval oferă posibilități nelimitate de manifestare a amenințărilor și riscurilor de securitate. Spațiul naval este dificil de cercetat, supravegheat și apărat, iar forțele navale dețin posibilități de acțiune relativ nelimitate la orice distanță de teritoriul propriu și dispun, de asemenea, de posibilitatea proiectării forței asupra uscatului, prin operațiuni amfibii, sprijin aeronațional și atacuri submarine.

Participarea Marinei Militare la misiunile care i-au revenit în cadrul Parteneriatului pentru Pace se constituie într-o contribuție importantă în afirmarea României și a forțelor ei armate în noul cadru de cooperare. Și în anul 2000 realizarea interoperabilității cu structurile militare din NATO reprezintă unul dintre obiectivele fundamentale în cadrul efortului general de integrare a României în Alianța Nord-Atlantică.

În acest scop, este în curs de derulare un program care cuprinde principalele măsuri și acțiuni pentru finalizarea celor 44 de obiective de interoperabilitate adoptate de România în anul 1997 și pentru implementarea celor 10 obiective inițiale de parteneriat însumite în primăvara anului 1999.

Direcțiile de acțiune prioritare pentru anul în curs se referă, în special, la punerea în aplicare a planului național de integrare în NATO prin realizarea primei etape de redimensionare și restructurare a forțelor Marinei Militare, operationalizarea structurilor nou-create și de imediată necesitate, constituite în funcție de nevoile de apărare a Dobrogei; finalizarea obiectivelor de interoperabilitate prevăzute în programul PARP 1999-2000 și a obiectivelor inițiale de parteneriat; parcurgerea integrală a programului de întocmire și aplicare a standardelor operaționale, tehnice și administrative necesare integrării sau participării cu forțe la misiuni multinaționale conduse de NATO; continuarea programului de pregătire a forțelor Marinei Militare nominalizate pentru

misiuni PfP, operațiuni multinaționale sub conducerea NATO sau UEO și participarea cu aceste forțe la exercițiile NATO, PfP pregăitoare, COOPERATIVE PARTNER 2000 și RESCUE EAGLE 2000.

Un accent deosebit se va pune pe continuarea programului de pregătire și perfecționare a ofițerilor ambarcați și din statele majore de unități prin cursuri și stagii de ambarcare pe navele și în centrele de pregătire ale unor state membre NATO;

Având în vedere aceste direcții de acțiune, obiectivele ce revin Marinei Militare pot fi îndeplinite numai dacă se asigură punerea de acord a cerințelor obiectivelor de parteneriat cu prevederile din Planul Anual de Aderare la NATO și asigurarea unor bugete anuale adecvate. În paralel cu realizarea obiectivelor de interoperabilitate, Marina Militară desfășoară programul de instruire în conformitate cu misiunile care-i revin în cadrul Sistemului Național de Apărare având următoarele obiective pentru acest an:

- Marile unități și unitățile de nave se vor pregăti pentru îndeplinirea misiunilor specifice, pentru intrarea în luptă direct din punctele de dislocare, evitarea surprinderii și preluarea inițiativei, în condițiile complexe ale teatrului de acțiuni militare, independent sau în cooperare cu alte forțe;

- Marile unități mecanizate și unitățile de infanterie se vor pregăti pentru ducerea luptei cu adversarul debărcat pe litoral, pătruns pe o direcție de uscat sau dinspre râu, în condițiile de teren specifice zonei de operații de sud-est, în orice anotimp, indiferent de vreme, independent sau în cooperare cu alte forțe ale Marinei Militare;

- Instruirea trupelor va urmări formarea luptătorului modern, pregătirea și încheierea subunităților, unităților și marilor unități în conformitate cu destinația, locul, rolul și misiunea acestora în condițiile complexității câmpului de luptă modern.

*– Îndeplinirea misiunilor pe mare și râu este strâns legată de asigurarea unei stări tehnice corespunzătoare a navelor. Ce ne puteți spune în legătură cu asigurarea tehnică?*





– În condițiile restricțiilor bugetare severe care vor determina alocarea unor fonduri reduse pentru întreținere, repararea navelor și tehnicii militare se vor lua o serie de măsuri pentru asigurarea unui nivel tehnic suficient, astfel încât Marina Militară să-și poată îndeplini misiunile.

În paralel cu stabilirea priorităților, optimizarea cheltuielilor și identificarea unor posibilități de întreținere și reparare cu forțe proprii, eforturile se vor îndrepta spre asigurarea unei capacitați de luptă corespunzătoare la forțele de supraveghere și asigurare timpurie, forțele de acțiune în situații de criză precum și la forțele principale. Se va avea în vedere, de asemenea, asigurarea corespunzătoare a navelor care execută misiuni în cooperare cu nave ale unor țări partenere sau membre NATO.

Cu toate aceste măsuri, dacă sumele alocate vor scădea sub un anumit nivel minim, există pericolul scoaterii din operativitate a unor nave esențiale pentru îndeplinirea misiunilor Marinei Militare.

Prin programele de înzestrare, în scopul asigurării interoperabilității cu forțele NATO, sistemele de comunicații din Marina Militară se vor îmbunătăți prin instalarea pe distrugătorul MĂRĂȘEȘTI a unui sistem integrat, care va asigura facilități de comunicații complete. Tot în acest an vor fi montate la bordul fregatei 264, remorcherului maritim-salvator GROZAVUL, navei-școală MIRCEA și la două centre de comunicații din Marina Militară stații construite într-o linie modernă, cu sensibilitate și putere mare de emisie care vor asigura o legătură radio rapidă și sigură.

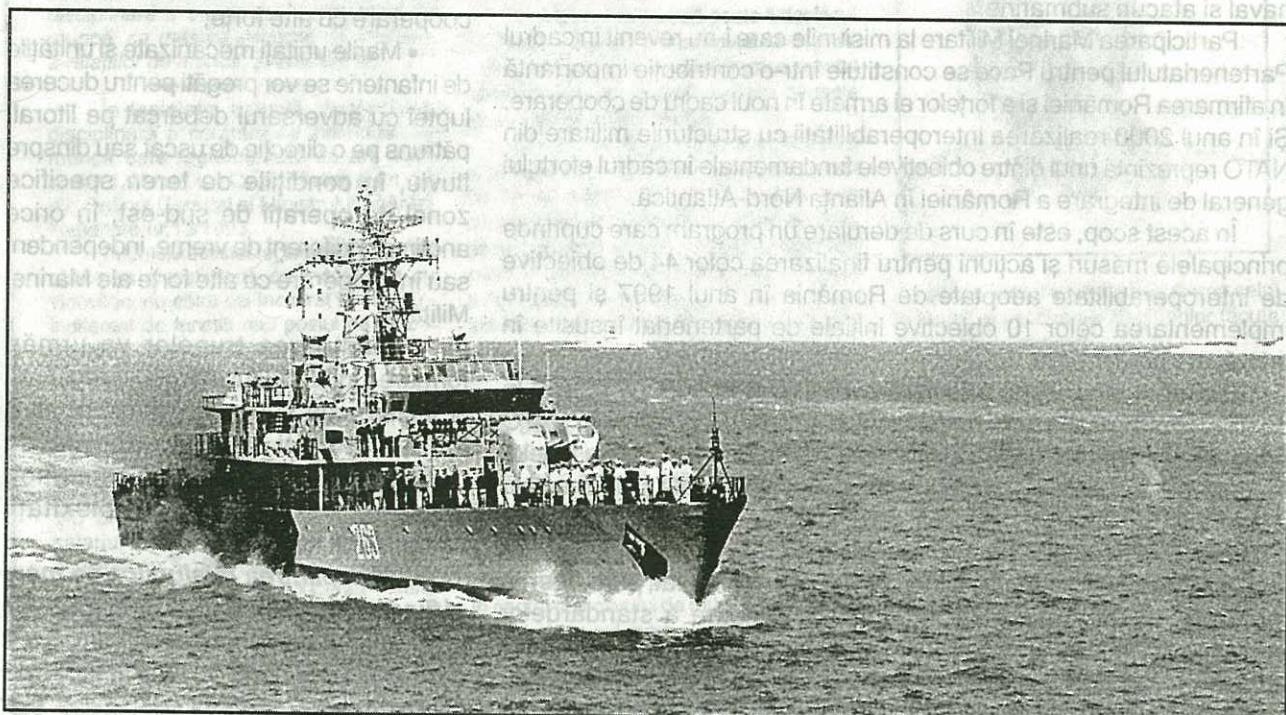
*Recent a fost adoptată o lucrare-document cu privire la apărarea României: „Carta Albă a Guvernului – Armata României 2010: reformă și integrare euro-atlantică“. Ce ne puteți spune despre Marina Militară în perspectiva anului 2010?*

– Așa cum reiese din „Carta Albă a Guvernului – Armata României 2010: reformă și integrare euro-atlantică“ și după cum subliniază ministrul apărării naționale, direcțiile principale ale politicii de apărare sunt: „creșterea capacitații de luptă a armatei, dezvoltarea resurselor umane și intensificarea profesionalizării personalului armatei, modernizarea învățământului militar, îmbunătățirea înzestrării forțelor armate, asigurarea resurselor necesare apărării, restructurarea industriei de apărare, dezvoltarea relației cu societatea civilă, amplificarea relațiilor militare cu armatele altor state și organisme internaționale“.

Documentul a fost adoptat și de Parlament, având astfel sprijinul politic necesar pentru aplicare, prim-ministrul evidențierănd faptul că „România nu se va bucura de un mediu de securitate fără o contribuție majoră a Armatei în planul creșterii capacitații de apărare, al realizării interoperabilității cu structurile euro-atlantice și al întăririi cooperării regionale și europene“.

În ceea ce privește Marina Militară, aceasta este „categoria de forțe destinată să apere interesele strategice și drepturile României pe mare și fluviu precum și în spațiul aero-terestru aferent acestora“.

Conform documentului citat, pornind de la structura actuală în care Statul Major al Marinei Militare are în subordine Flota Maritimă (4 brigăzi nave), Flotila de Dunăre (2 brigăzi nave), Corpul 9 Armată (2 brigăzi mecanizate, o brigadă infanterie și o brigadă artilerie) și alte structuri (logistice, de asigurare, de învățământ), în perspectiva anului 2010, Forțele Maritime Militare vor fi compuse din forțele active (2 brigăzi maritime și o brigadă fluvială) și forțele teritoriale sau rezerva (o brigadă infanterie marină). Aceste structuri vor fi încadrate cu aproximativ 11.000 militari și vor avea în





dotare nave antisubmarin, nave de patrulare, nave minare-deminare și nave de sprijin.

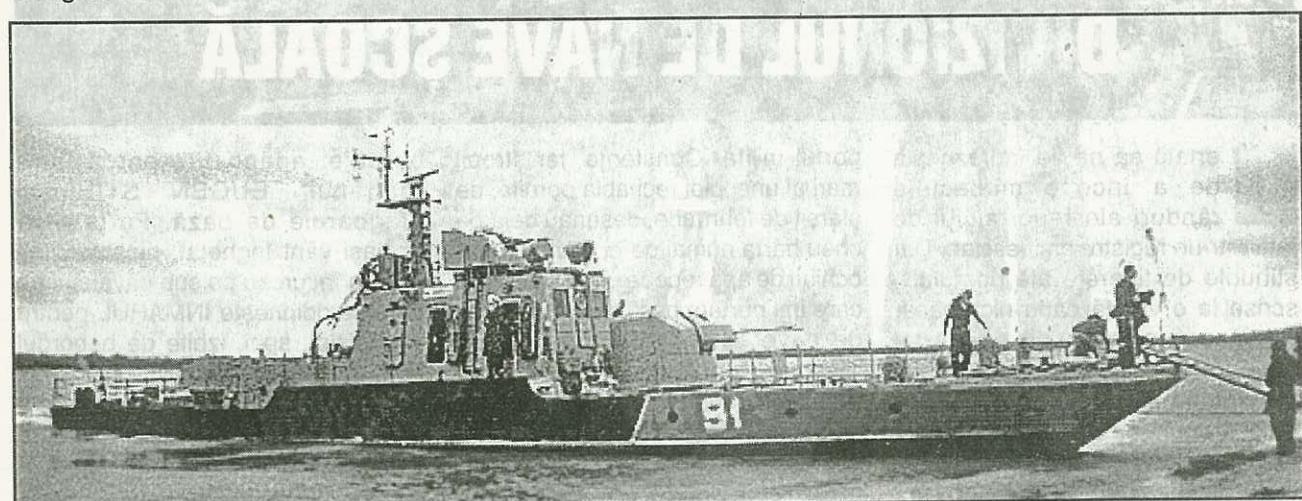
Pentru modernizarea înzestrării se au în vedere următoarele elemente: dotarea fregatelor (corvetelor) cu sisteme C<sup>3</sup>I (comandă, control, comunicații, informații) și sisteme de arme cu precizie ridicată; achiziții de tehnică performantă care să ducă la creșterea manevrabilității și autonomiei, inclusiv alimentarea pe mare și creșterea autoprotecției navelor; îmbunătățirea sistemelor de conducere la toate navele concomitent cu scoaterea din înzestrare a celor cu uzură fizică și morală avansată; continuarea modernizării distrugătorului MĂRĂȘEȘTI; continuarea modernizării navei-școală MIRCEA; realizarea sistemului integrat de observare, supraveghere și control al traficului de nave la Marea Neagră.

Resursele necesare pregătirii pentru luptă se preconizează a fi asigurate în proporție de cel puțin 80% astfel încât să se poată realiza 240 ore de navigație / navă / an.

În cadrul cooperării subregionale multilaterale se află în stadiul de negocieri proiectul de constituire a unui Grup de cooperare navală în Marea Neagră – BLACKSEAFOR – cu participarea României, Bulgariei, Georgiei, Federației Ruse, Turciei și Ucrainei.

În pofida dificultăților bugetare existente și anul acesta sperăm ca, prin aplicarea planului de restructurare și redimensionare a forțelor armate, să se asigure cadrul care să permită Marinei Militare să rămână un instrument necesar și credibil în afirmarea și susținerea intereselor de stat ale României.

A consemnat  
Comandor dr. Ioan DAMASCHIN



# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



*Aşa marinarii pe mare îmblând,  
Izbiţi de talazuri, furtune,  
Izbiţi de orcanul ghetos şi urlând,  
Speranţa îi face de uită de vânt,  
Şi speră la timpuri mai bune.*

(Mihai Eminescu - Speranţa)

## ANUL MARILOR SPERANȚE PENTRU DIVIZIONUL DE NAVE ȘCOALĂ

**I**ertată să ne fie îndrăzneala de a începe modestele rânduri ale reportajului de față într-un registru eminescian. Dar stihurile de tinerețe ale poetului - scrise la o vîrstă când nici măcar nu văzuse marea - nu ne-au dat pace gândului, poate și pentru faptul că vremea și, mai ales, vremurile se suprapuneau până la o nedorită identitate peste o, deocamdată, tristă realitate. Nori cenușii apăsau

portul militar Constanța, iar stropii mari ai unei ploi reci abia pornite, de sfârșit de februarie, desenau deja pe cheu harta numai de ei știută a unor ochiuri de apă repede umplute printre care îmi purtam pașii spre Divizionul de nave școală. Vântul puternic învolbura apele mării din bazinul portuar, legănând ușor MATELOTUL și cele două S.R.S.-uri ale divizionului, lucind de ploaia ce începuse deja să se prelungă pe

bordaje, adăpostite parcă între „bătrânlui” EUGEN STIHI și dragoarele de bază. Purtate de același vânt înghețat, picăturile de apă se încurcau pe sub cavaletul pe care se odihnește INMARUL pentru a se risipi, apoi, izbite de babordul înalt al ALBATROSULUI - nemeritat decor de fundal al portului militar - în care insinuantele puncte și dâre rugini își săpau neobosite drumul în pictura gri a navei.



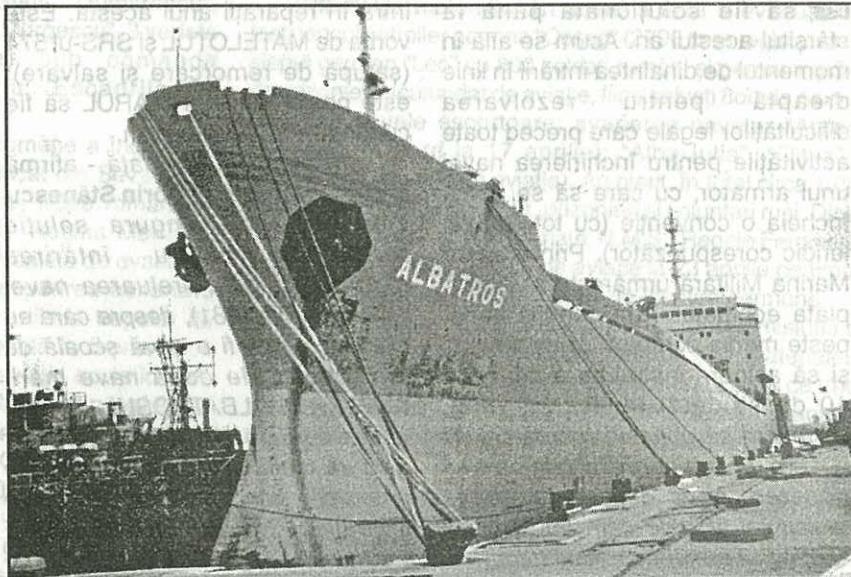
# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

Ca în fiecare din ultimii săse ani, marea agitată ce încearcă să spele cheul nu poartă pe apele sale velierul emblematic al marinei noastre, nici o parămă nu se întinde, chemând la plecare, încolăcită pe galbenul viu al unor babale, iar ploaia nu se scurge pe nici o vergă pentru a ajunge din nou în mare. În toți acești ani, oamenii divizionului, tocmai cei care ar fi trebuit să-i învețe și să-i călească pe viitorii lor colegi la bordul acestor adevărate focare plutitoare de INSTRUCTIE și EDUCATIE marinărească - MIRCEA, și mai noul și modernul său tovarăș, ALBATROSUL -, au trebuit să se lupte nu cu valurile ci cu meseriașii șantierului de la Brăila sau, în cazul ALBATROSULUI, condamnați la inactivitate de o neîertătoare birocrație legislativă.

Dar mai vorbea poetul și de speranțe și de timpuri mai bune, vremuri pe care comandantul divizionului, căpitan-comandorul Dorin Stănescu, le localizează în viitorul apropiat. Principala misiune a divizionului este asigurarea efectuării practicii de către studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și ai Școlii de Maștri Militari a Marinei.

Această misiune a fost parțial compromisă, însă, de inactivitatea celor două nave și înlocuită, atât cât s-a putut, cu nava CONSTANȚA (281) care poate fi folosită ca navă școală pentru că are facilități de pregătire și autonomia necesară.

Cum în ultimii ani revista noastră a căutat să-și informeze constant cititorii despre situația N.S.MIRCEA, aflată încă în Șantierul naval Brăila, în mod firesc, i-am solicitat comandantului detaliile despre stadiul reparațiilor: „Nava este în situația de a finaliza reparațiile capitale, mai precis în stadiul în care se fac reparațiile „de casă“ (de bord) la majoritatea instalațiilor și aparaturii. Se lucrează la amenajările interioare, mobilier, poziționarea obiectelor la bord, la întreg inventarul de materiale



Lă doi ani de la ultima ieșire în mare - și aceea, în cadrul exercițiului COOPERATIVE PARTNER '99 - ALBATROSUL rămâne „lăptit“ la cheul portului militar Constanța, victimă a unor inerții legislative și birocrație.

*de vitalitate și supraviețuire pe mare. Aflându-ne în perioada de iarnă și ritmul lucrărilor e puțin încetinit. Așteptăm primăvara ca să putem trece să lucrăm la arboradă, treabă foarte importantă, decisivă pentru un velier. Oricum, vreau să informez cititorii că la bordul navei s-au montat cele mai noi echipamente din Marina Militară.*

Este prea devreme pentru a preciza data la care N.S.MIRCEA va părăsi șantierul. În timp, revista noastră a primit „reproșuri“, amicale desigur, pentru repetatele „dezinformări“ legate de această chestiune, cei în cauză uitând, însă, că termenele respective erau precizate de directorii de atunci ai șantierului sau ai Fabricii de reparații, condiționați, la rândul lor, de primirea fondurilor financiare sau de probleme de organizare internă. Discuțiile, polemicile legate de repararea în țară sau străinătate, de costuri sau calitatea lucrărilor sunt complet inutile și neproductive în momentul de față. În urmă rămân săse ani în care studenții Academiei Navale au fost lipsiți de experiența vieții pe mare la bordul unui velier. Dar

problema poate fi privită și dintr-un punct de vedere optimist. Într-o vreme în care dispar flote, în care nave și oameni luptă să supraviețuiască, Marina Militară va avea una dintre cele mai moderne nave școală, reintrând, astfel, în clubul exclusivist al țărilor care dispun de astfel de veliere. „Lucrările executate - și nu vorbim aici de echipamente și instalațiile de import - sunt la nivelul „calității românești“ - cum precizează interlocutorul meu - dar acest lucru se va putea verifica abia în anii următori. Sunt foarte mulțumit de prestația comandantului navei, căpitan-comandorul Dinu Pamparău, a ofițerului secund și a șefului mecanic, pentru modul cum au preluat lucrările șantierului. Au fost cazuri în care au refuzat, chiar și de 3-4 ori, recepționarea unor lucrări. Chiar mi-au și spus că dacă au stat săse ani, pot să mai stea încă un an pentru a face treaba cum trebuie. Există semnale serioase că Ziua Marinei să găsească N.S.MIRCEA la Constanța.“

Problema navei ALBATROS - o altă rană necicatrizată a Marinei Militare - are și ea șanse mari.

# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

să fie soluționată până la sfârșitul acestui an. Acum se află în momentul de dinaintea intrării în linie dreaptă pentru rezolvarea dificultăților legale care preced toate activitățile pentru închirierea navei unui armator, cu care să se poată încheia o convenție (cu tot statutul juridic corespunzător). Prin aceasta Marina Militară urmărește să obțină plata echipajului (în condiții bune, peste media companiilor românești) și să asigure instruirea a cel puțin 40 de studenți în fiecare voiaj. „Urmărим să obținem o hotărâre de guvern, un act normativ prin care să scoatem nava de sub incidența legislației actuale care guvernează shiping-ul românesc. Anul trecut ne-am aflat foarte aproape de soluționarea acestei probleme, dar schimbarea primului ministru, urmată de cea a consilierilor acestuia, a făcut să luăm totul de la capăt. Se adaugă proverbiala noastră birocratie, astfel încât lucrurile se mișcă greu. Nava este în perfectă stare de funcționare, chiar dacă ultima ieșire în mare a avut loc acum doi ani, la exercițiul Cooperative Partner '98”.

Și celelalte nave mai mici vor

intră în reparații anul acesta. Este vorba de MATELOTUL și SRS-ul 574 (șalupă de remorcare și salvare); este posibil ca și INMARUL să fie cuprins în acest program.

„În momentul de față - afirmă căpitan-comandorul Dorin Stănescu - se pare că singura soluție rezonabilă pentru întărirea divizionului este preluarea navei CONSTANȚA (281), despre care eu cred că poate fi o navă școală de excepție. Cele două nave mari, MIRCEA și ALBATROSUL, la care să se adauge și CONSTANȚA, ar asigura toate sarcinile de pregătire practică ale Marinei Militare (Academia Navală, Școala militară de maștri de marină și stagii de pregătire ale cursurilor postuniversitare organizate de Academia Navală). Cu toate aceste nave divizionul trebuie să fie în măsură să reprezinte Academia Navală, Marina Militară și statul român în relațiile internaționale, în marșuri, vizite sau activități comune cu parteneri străini. Soluții se pot găsi. De exemplu, pentru a micșora efortul bugetar și pentru eficientizarea practică, se poate găsi o formulă prin care să asigurăm

stagii comune de pregătire și cu studenții străini, astfel încât costul marșurilor de instrucție să fie mai ușor de suportat pentru statul român. Deja avem cereri în acest sens”.

Aflat din luna noiembrie a anului trecut la comanda divizionului, căpitan-comandorul Dorin Stănescu are idei și proiecte ambițioase, care se regăsesc și la nivelul actualei și dinamicei conducerii a Academiei Navale. Există deci șanse reale ca divizionul să evolueze într-o direcție pozitivă anul acesta. „Facem eforturi extraordinare ca anul 2000 să fie anul în care să ajungem cu toate navele în operativitate. Eu cred în viitorul acestei unități”. Îi urăm succes domnului comandant și promitem să revenim și în vară, atunci când divizionul aniversează 30 de ani de la înființare. Dar cum în zilele acestui sfârșit de februarie se croiesc bugetele diferitelor minister, inclusiv al Ministerului Apărării Naționale, ne dorim ca speranțele noastre, ale tuturor celor din Marina Militară, să nu piară încă o dată - vorba poetului - „cum de boare pier norii”.

**Bogdan DINU**

## ZBORUL în mare

Sfârșitul lunii februarie a adus și prima ieșire în mare pentru Divizionul de nave purtătoare de rachete de la Mangalia. În dimineața zilei de vineri, 25 februarie, ZBORUL (188), una dintre navele divizionului, a părăsit portul militar Mangalia pentru o ieșire de câteva ore în mare. Scopul exercițiului, dincolo de evaluarea pregătirii și coeziunii echipajului – lucru care se realizează la fiecare



astfel de ieșiri, ajunsă, din păcate, adevărate „evenimente“ ale instrucției - a constat în executarea unor verificări la instalațiile de propulsie ale navei de către o comisie a Statului Major al Marinei Militare. Cu acest prilej s-au executat și misiuni specifice acestui tip de nave. Astfel, au avut loc exerciții simulate de lansări de rachete, respectiv trageri de artillerie, cu ajutorul imitatorilor de la bord.

La bordul navei, comandanță de comandorul Victor David, s-a aflat și șeful de stat major al divizionului, comandorul Dan Marian și locțitorul tehnic, căpitan-comandorul Dan Hăulică. Nu e lipsit de importanță să menționăm că, la final, calificativul obținut a fost de foarte bine. Următoarea ieșire în mare a unor nave ale divizionului este programată pentru sfârșitul lunii martie, în legătură și cu posibila participare a acestor nave la unele aplicații, bilaterale și internaționale, din cursul acestui an.

**Locotenent Laurentiu MESTERCA**  
Divizionul de nave purtătoare de rachete Mangalia

# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

## DIN NOU, DESPRE INSTRUCȚIA LA CHEU

**D**ivisionul de nave dragoare și puite de mine Constanța, unitate cu vechi tradiții în Marina Militară, aniversează în acest an 80 de ani de existență. Deși rămâne și în prezent o unitate de bază în componența Flotei Maritime - având în vedere rolul important ce-i revine în apărarea litoralului românesc al Mării Negre, divizionul fiind dotat cu nave specializate în minarea și dragarea tuturor tipurilor de mine folosite la mare - sărbătoarea din acest an este umbrită de săracia fondurilor și mijloacelor alocate. Oamenii divizionului, cei care dau viață navelor - chiar dacă acestea nu au părăsit cheul încă în primele luni ale anului - reprezintă o echipă sudată. Cuprindând ofițeri și maistri, ea îi include pe cei ajunși deja la vîrstă „pensionară”, cár oră experiență este recunoscută și apreciată ca atare de ceilalți, dar și pe cei abia veniți de pe bâncile școlii, în care se simte dorința de a se încadra cât mai rapid în echipașele „rodate” de la bordul navelor. Cum spuneam și altădată în paginile acestei reviste, în lipsa ieșirilor pe mare, a vietii pe mare în general, această integrare se face mai greu.

Perioada pe care o traversăm acum găsește unitatea în mijlocul unor activități de pregătire, perfecționare, învățare și verificare, de întreținere și reparări a navelor, în care este angrenat întreg efectivul de cadre și militari în termen. Pregătirea pentru intrarea în noul an de instrucție, care a început la 1 martie, este prioritarea numărul unu a statului major al divizionului. Se pun la punct și ultimele detalii ale unui plan elaborat, prelucrat și adaptat cerințelor de pregătire specifice misiunilor unității. Planul de instrucție pe anul 2000-2001 s-a

gradat pentru fiecare platon din rândul sergenților angajați și militariilor în termen.

Navele - punctul sensibil al oricărei unități - sunt cele știute și cu vechimea cunoscută. Ce s-a putut face în aceste luni de iarnă? Nimic altceva decât încercarea de punere în practică a formulei

bază). Conducătorii acestor activități au semnalat o bună pregătire a militarilor, în condițiile unei perioade de instrucție dificile datorită greutăților prin care trece întreaga noastră marină militară. Cadrele militare au avut și ele „posibilitatea” de a-și verifica cunoștințele teoretice și practice când au răspuns testelor date pentru obținerea titlului de specialist clasa a III-a în specialitatea fiecăruia. Pentru obținerea acestui titlu au optat și unii sergenți angajați care îndeplineau condițiile cerute. Toate cadrele militare care au susținut aceste examene au obținut titlul menționat, urmând ca în luna martie să susțină examenul pentru specialist clasa a II-a.

Greu de pus în pagină - și asta nu pentru că autorul acestor rânduri nu este un gazetar de profesie - realitățile de zi cu zi dintr-o unitate, oricare ar fi ea, a Marinei Militare, în condițiile actuale. Pericolul că acest material să fie perceput ca un fel de „dare de seamă” nuantată, ca un plan în care au fost bificate niște obiective există, dar aceasta nu face decât să reflecte într-un fel birocrația excesivă și instrucția „la rece”, cu navele lipite de cheu, consecință directă a săraciei Armatei din ultimii ani. Totuși, la ieșirea din iarnă, divizionul „se mișcă”, se simte dorința (care nu a dispărut niciodată) de a pune „osul la treabă”. Dar mai rămâne de rezolvat o problemă arzătoare, cea care dă culoare și satisfacție muncii de marină militară: exercițiile pe mare.

**Locotenent  
Alexandru Chiric**

Divizionul de nave  
dragoare și puite de mine  
Constanța



Puitele de mine ale Divizionului la cheu în portul militar Constanța

realizat sub comanda șefului de stat major, căpitan-comandorul **Sorin Learschi**, a locotenent-comandorului **Dan Vasile**, îndeaproape asistat de comandorul **Vasile Bulzan** și ceilalți specialiști ai divizionului. Vreau să menționez că documentul a fost realizat și cu sprijinul comandanților de nave, deoarece subunitățile pe care le conduc vor fi cele care își vor ghida activitățile după acest plan.

Plictisitoare și poate aride aceste rânduri pentru cititor, dar procesul de instrucție a militarilor este o verigă importantă a activității oricărei unități militare. Din această perspectivă, o atenție deosebită s-a acordat și viitorului Centru de instrucție pentru care toate elementele au fost luate în calcul și puse la punct. Divizionul va participa la crearea Battalionului de instrucție cu mai multe cadre, printre care locotenent-comandorul **Mihai Pop**, căpitanul **Gheorghe Andoni**, locotenentul **Cristian Oniscu**, maistrul militar clasa a IV-a **Cătălin Rădoi** și câte doi

„întreținere și reparări curente a navelor și tehnicii de la bord”. Oricum, reparările sunt planificate și se execută în funcție de necesitățile de primă urgență, „adaptate” la bugetul mai mult decât sărac alocat acestor activități. În această situație, sintagma „necesități de primă urgență” se demonizează, iar sensul este serios alterat. În lumina slabă pe care se profilează bugetul acestui an există și posibilitatea sumbră (dar posibilă) ca unele reparări să nu mai fie executate. Cadrele de la bordul navelor care au tehnica în dotare se „zbat” să o mențină într-o stare bună de funcționare, acționând de multe ori cu ceea ce, eufemistic numim, mijloacele bordului (eufemistic pentru că de multe ori ele sunt fie uzate, fie inexistente).

Pregătirea militarilor, o activitate concretă și, din fericire, cutremene precise, se derulează normal. Deja s-a executat admiterea la deservirea mecanismelor militariilor de ciclul unu care au ajuns la finalul instrucției de specialitate (de



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

# Garda de coastă

## DE STRAJĂ LA HOTARELE DE APE ALE ȚĂRII



- Domnule comandor **ȘTEFAN MARCOVICI**, în calitatea dumneavoastră de comandant al sectorului maritim Constanța al Gărzii de coastă vă rugăm să ne spuneți, pentru început, și mai cu seamă pentru cititorii noștri mai puțin familiarizați cu acest domeniu, care este deosebirea între vechea structură - Marina Grăniceri și cea nou creată - Garda de coastă?

- Într-adevăr, aparent s-au schimbat denumirea

unităților și pitura navelor (din păcate, deocamdată, aceleași vechi nave) la care se adaugă înscrisul „Garda de coastă”. Realitatea este, însă, mult mai profundă și conferă un rol deosebit și misiuni complexe, clar definite prin lege, ce revin acestei noi instituții a statului. Prin Ordonanța nr. 80, din 4 iunie 1999, emisă de guvernul României, care a modificat și completat Legea nr. 56 din 1992, privind frontieră de stat a României, s-a înființat Garda de coastă, fapt ce aliniază legislația noastră la cea a statelor dezvoltate ale lumii, acțiune inclusivând eforturile României de integrare în structurile euroatlantice și onorării Convenției internaționale din 1982, privind controlul apelor teritoriale.

Garda de coastă, investită cu puterea legii ca autoritate reprezentând statul român în acest domeniu, înlocuiește, deci, Marina Grăniceri, un organism nerecunoscut internațional și care, chiar în țară, avea un „statut” ambiguu „plutind” în „țara nimănui” între Grăniceri și Marina Militară, existența ei nefiind nici măcar stipulată în Legea 56 care se referea, exclusiv, la trupele de grăniceri.

Acum, prin noul cadru legal, Garda de coastă are un statut clar; ea se subordonează Inspectoratului general al Poliției de frontieră ce aparține Ministerului de Interne, ca un organism de sine stătător care e menit să asigure regimul juridic al frontieră de stat a României - maritime și fluviale - a drepturilor suverane ale statului român în marea teritorială,

în zona contiguă și zona economică exclusivă. Garda de coastă, ca structură specializată a Poliției de frontieră, asigură ordinea în apele teritoriale ale României. Principalele sale misiuni, aşa cum reies din Ordonanța nr. 80 pe 1999, sunt următoarele: verifică respectarea regimului juridic al frontieră de stat – maritime și fluviale – a României; supraveghează activitatea ce se desfășoară în apele teritoriale românești, previne și combată încercările de trecere ilegală a frontierei, din ambele sensuri; previne contrabanda peste frontieră; descoperă și împiedică, conform convențiilor internaționale, actele de piraterie, oprește, reține și controlează navele și ambarcațiunile ce încalcă regimul juridic al frontieră de stat; participă la acțiuni de salvare a vieții pe mare.

În ce privește sectorul Constanța, a cărui comandă îmi revine, acesta s-a mărit (de la 1.250 Mm pătrate la 8.500 Mm pătrate) aşa cum s-au mărit și îndatoririle noastre. Din păcate, am rămas cu aceleași nave (unele mai vechi de 25 de ani), tehnica fiind, deci, depășită și moral și fizic, iar cu ea trebuie să ne confruntăm cu infractori care dispun de nave moderne, net mai performante. Compensăm acest handicap (până când situația se va schimba și avem promisiuni în acest sens care ar putea să se materializeze chiar începând din acest an) cu calitățile deosebite, profesionalismul și devotia oamenilor noștri. Să, cu toată dotarea tehnică necorespunzătoare, deja am înregistrat, de la 1 iulie 1999, când s-a constituit noua structură, și până în prezent, unele rezultate notabile printre care amintesc confiscarea a 433 de baxuri cu ţigări de contrabandă, pe epava navei „Fuxia” și dejucarea (de către vedeta maritimă 28) tentativei navei „Vega Star 1” care încerca să plece fără aprobare din portul Midia, după ce sechestrase la bord un ofițer al Căpitaniei portului.

- **Cum vedeti, în viitor, activitatea Gărzii de coastă?**

- Consider că Ordonanța nr. 80 este doar un prim pas în reglementarea acestor probleme majore ale statului nostru. Luând ca model statele dezvoltate va fi necesară, în viitor, cumularea unor autorități precum Garda de coastă, Căpitanile portuare, Vama, Poliția ecologică etc. într-o singură (cu o conducere unică) care să permită o conlucrare eficientă între acești factori, având ca scop comun garantarea ordinii în apele românești, a drepturilor suverane ale României.

# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



- Am dorit să ne vorbiți despre oamenii sectorului maritim Constanța al Gărzii de coastă. Așadar, cine sunteți dumneavoastră, domnule comandor ȘTEFAN MARCOVICI și cine sunt camarazii dumneavoastră?

- Nouăzeci la sută din personalul unității provin, cum e și firesc, din instituțiile de învățământ ale Marinei Militare – ofițerii, din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, maștrii, din Școala militară de maștri de marină „Amiral Murgescu”. Sunt foarte bine pregătiți și devotați profesiei lor, și au avantajul - față de colegii lor din Marina Militară, care, în prezent, sunt „vitregiți” de acest lucru - să-și desfășoare pregătirea profesională continuu, în cursul numeroaselor ieșiri în mare pe care le avem. Între oamenii de bază ai unității aş aminti doar câțiva: căpitan-comandorul **Florian Gheorma** (adjunctul șefului sectorului), șefii de secții - locotenent-comandorii **Emil Brăgaru, Liviu Ciuceanu, Ionel Spiridon** și căpitanul **Daniel Dumitru**, comandanții de nave - locotenent-comandorii **Gheorghe Gherman** (vedeta maritimă 35), **Laurențiu Pahomie** (vedeta maritimă 21) și **Viorel Tărpan** (vedeta maritimă 31), căpitanul **Dan Manea** (vedeta maritimă 23), maștrii militari **Ion Drăgan** și **Gheorghe Corobăț**.

În ce mă privește, am absolvit Școala militară superioară de marină în anul 1967 și am venit în această unitate unde am primit și prima comandă - pe vedeta grănicerească 13. În 1972 comandam vedeta de patrulare 22 (care există și azi) apoi am promovat în funcția de șef de secție. După absolvirea Academiei de Înalte Studii Militare am fost comandant de batalion și lector la catedra de tactică, în Academia Navală, apoi, în 1985, șef secție învățământ în Comandamentul Marinei Militare. În anul 1995 am revenit în Marina grăniceri răspunzând de cele două divizioane maritime - cum erau la acea vreme. În prezent sunt șeful Sectorului maritim Constanța al Gărzii de coastă și - de ce să ascund? - am o legitimă satisfacție

comandând „urmașul” unității în care mi-am început meseria - aceea de marină militar.

- Cum vedeti colaborarea cu Marina Militară, în prezent și în viitor?

- În ce mă privește - și chiar activitatea mea profesională este o dovdă - eu consider că atât oamenii Marinei Militare cât și cei ai Gărzii de coastă aparțin aceluiași univers profesional și chiar spiritual, că toți am optat pentru această profesiune aspră dar nobilă - aceea de marină militar - și avem aceeași „Alma mater”, fiind „produsul” acelorași instituției de învățământ ale Marinei Militare. Suntem, așadar, camarazi și frați de arme, iată de ce colaborarea între cele două instituții ar trebui să fie mult mai strânsă decât e în prezent, când ele se rezumă doar la relațiile personale pe care le am cu prietenii și colegii din Marina Militară. Această colaborare ar trebui - cred eu - așezată, în viitor, pe baze temeinice, pe documente care să stipuleze căile, domeniile, metodele și modalitățile de cooperare concretă, fapt deosebit de important pentru îndeplinirea misiunii noastre. și dău doar un exemplu: Marina Militară are mult mai multe informații despre ce se întâmplă în Marea Neagră; un schimb eficient și continuu ne-ar ajuta enorm în munca noastră. Ar fi o colaborare ce se înscrive sub semnul aceluiași ideal major, comun – apărarea drepturilor și intereselor României la mare.

La închiderea ediției am aflat că domnul comandor Ștefan Marcovici, cu puțin timp înainte de a împlini 33 de ani de activitate pe mare - cea mai mare parte fiind la comanda navelor - a „acostat” la cheul trecerii în rezervă. Redacția se alătură tuturor celor care i-au urat cu această ocazie ani mulți cu sănătate și fericire.

# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



În rândurile ce urmează vă facem cunoștință, stimări cititori, cu câțiva dintre oamenii sectorului Constanța al Gărzii de coastă, cu gândurile ce-i preocupă, cu aspirațiile profesionale ce le nutresc.

## ACEEAȘI CONSTANTĂ PASIUNE PENTRU MARE ȘI NAVE

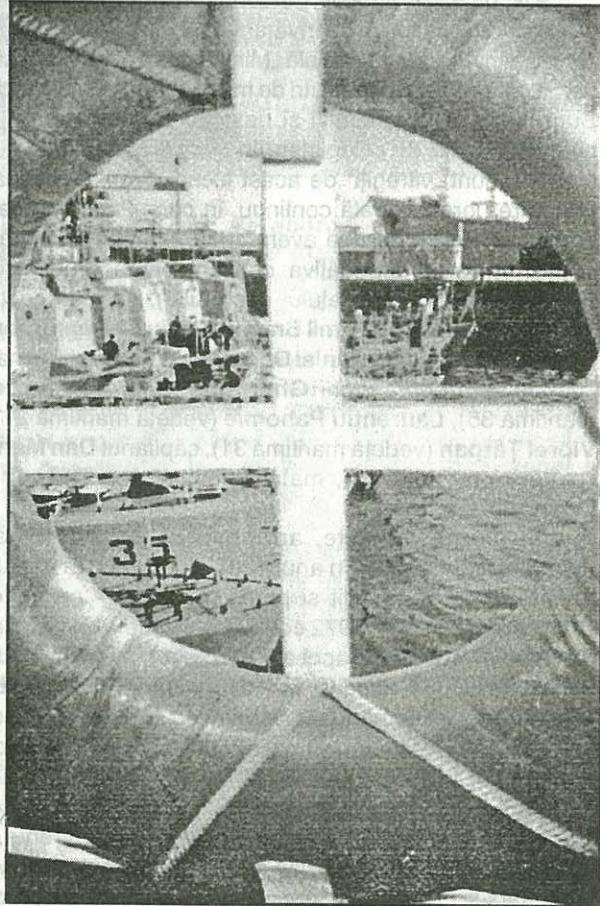


Locotenent-comandor  
Emil Brăgaru

**L**am întâlnit pe domnul locotenent-comandor **Emil Brăgaru** după patru ani, când publicam în revista noastră un reportaj de la navele grănicerești. Era atunci căpitan, comandant pe vedeta 35 și tocmai refuzase promovarea într-o funcție superioară celei pe care o deținea, însă „la uscat”, aceasta cum ne mărturisea atunci - din pasiunea constantă pentru navă și mare și convingerea să feră că doar la bord își poate împlini menirea, idealul său profesional. După patru ani îl regăsim pe locotenent-comandorul (acum) **Emil Brăgaru**, tot la nave dar în postură de comandant de secție în cadrul Sectorului Constanța al Gărzii de coastă. Și ne bucurăm că este animat de aceeași constantă dragoste pentru mare și nave, pentru profesia pe care - așa cum menționa comandanțul Sectorului, domnul comandor **Ștefan Marcovici** - se străduiește, cu succes, să practice la limita eficienței maxime.

„Secția - ne spune domnia sa - cuprind vedetele maritime 21, 22 și 39. Sunt mulțumit de faptul că, alături de marinari cu experiență, la bord sunt acum și tineri absolvenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ care s-au integrat rapid colectivului și au probat - cum am avut prilejul să constată personal cu prilejul ieșirilor în mare - reale calități profesionale. Astfel, vedeta 39 are la comandă un aspirant (promoție 1998) - **Codin Avram** (șeful promoției sale și care se situează intru totul la înălțimea misiunii), iar secund, tot un aspirant - **Cătălin Preda**, din promoția 1999. Faptul că avem numeroase ieșiri, uneori zi de zi, cu câteva nave, este un bun prilej pentru acești tineri să-și perfeționeze pregătirea, iar pentru noi, cei mai „vechi“, să „ne păstrăm în formă“. Dificultatea cea mai mare, în activitatea noastră, o reprezintă navele din dotare, mult prea vechi pentru a lupta eficient cu infractorii care dispun de nave moderne. E drept, noua legislație ne conferă un important plus de

autoritate, chiar dreptul de uz de armă - desigur după somăriile legale și focul de avertisment. Sperăm din tot sufletul ca această doleanță a noastră - nave competitive - să se materializeze în viitor. Căci oameni excelent pregătiți avem. Pe lângă ofițeri, un excelent corp de maștri militari, între care **Vasile Olaru, Ion Strâmbbeanu, Dan Maziru, Florin Atanăsoaie**, iar dacă vom avea și nave pe măsură, vom fi, într-adevăr, la înălțimea tuturor exigențelor“.



# MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

## ÎN LUPTĂ CU BRACONIERII

Recomandat ca fiind unul dintre cei mai buni comandanți de nave din unitate, domnul locotenent-comandor Laurențiu Pahomie este și „personajul principal” al unei misiuni deosebite în cadrul căreia a fost capturat pescadorul „Osman Reis 3”, pe când făcea braconaj în apele teritoriale românești. Dar înainte de a reface „filmul” acestei misiuni vă prezentăm câteva puncte de reper în drumul parcurs de acest ofițer spre puntea de comandă.

Absolvent al Liceului de Marină „Alexandru Ioan Cuza” în anul 1980 și al Institutului superior de marină „Mircea cel Bătrân”, în 1984, domnul locotenent-comandor Laurențiu Pahomie și-a început cariera de marină militar ca ofițer secund pe vedeta 35, în unitatea în care activează azi. În 1989 primește cea dintâi comandă - pe vedeta 39 - chiar în preajma zilelor Revoluției.

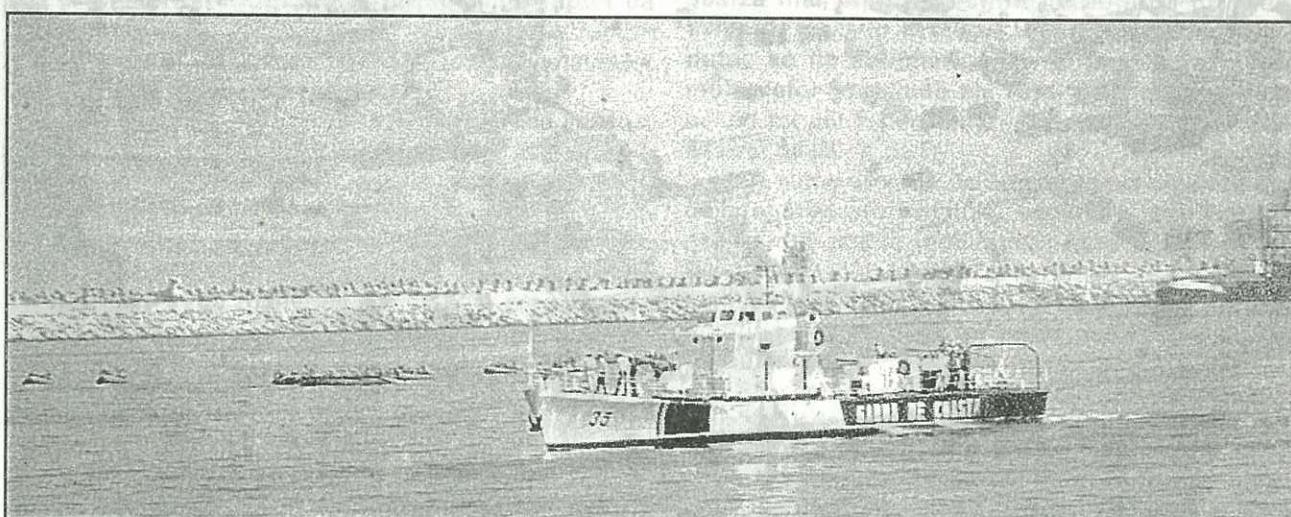
„Aveam un echipaj abia întocmit - își amintește - completat apoi în grabă cu soldați aduși de la Giurgiu, unde... culeseră porumb. Dar sub impulsul evenimentelor, al stării de spirit deosebite ce o trăiam

am văzut cum, cu eforturi supraomenești aș spune, aproape peste noapte oamenii și-au însușit rolurile la bord și am ieșit în mare, pregătindu-ne intens, din mers. A fost, cred, cea mai vie doavadă, trăita de mine, a adaptabilității, dărurilor și puterii de muncă de care poate fi capabil - la nevoie - soldatul român. După revoluție am stat la Sulina, până în 1993, revenind la Constanța, la comanda vedetei 21, una dintre cele mai vechi din unitate. Cu ea aveam să participe la capturarea navei braconier, despre care mă întrebăți. Aceasta s-a petrecut pe 6 iunie 1998 când încă nu se constituise Garda de coastă, iar braconierii, știind acest lucru, penetră mereu apele teritoriale. Inițial s-a semnalat această navă braconier și 5 vedete au ieșit în mare; noi - vedeta 21 și colegii de pe 31 - constituim rezerva. Cele 5 nave n-au putut să-i surprindă pe braconieri și s-au retras, aceștia revenind la activitatea lor ilegală fără să bănuiască existența noastră, a „rezervei”. Într-un cuvânt, i-am „încolțit” cam travers de Gura



Locotenent-comandor Laurențiu Pahomie

Portiței, surprinzându-i chiar asupra faptului. Deși somați, n-au răspuns nici apelurilor prin radio și încercau să scape aruncând calcanul pescuit ilegal, desă noi filmam scena, pentru a avea dovezi. Atunci am forțat mașina și am riscat sănădu-le calea, în provă, la 1-2 metri și armând mitralierele. Au văzut că nu e de joacă, ba chiar s-au găsit imediat și doi care vorbeau românește... l-am remorcă și i-am adus în portul Constanța predându-i autorităților”.





## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



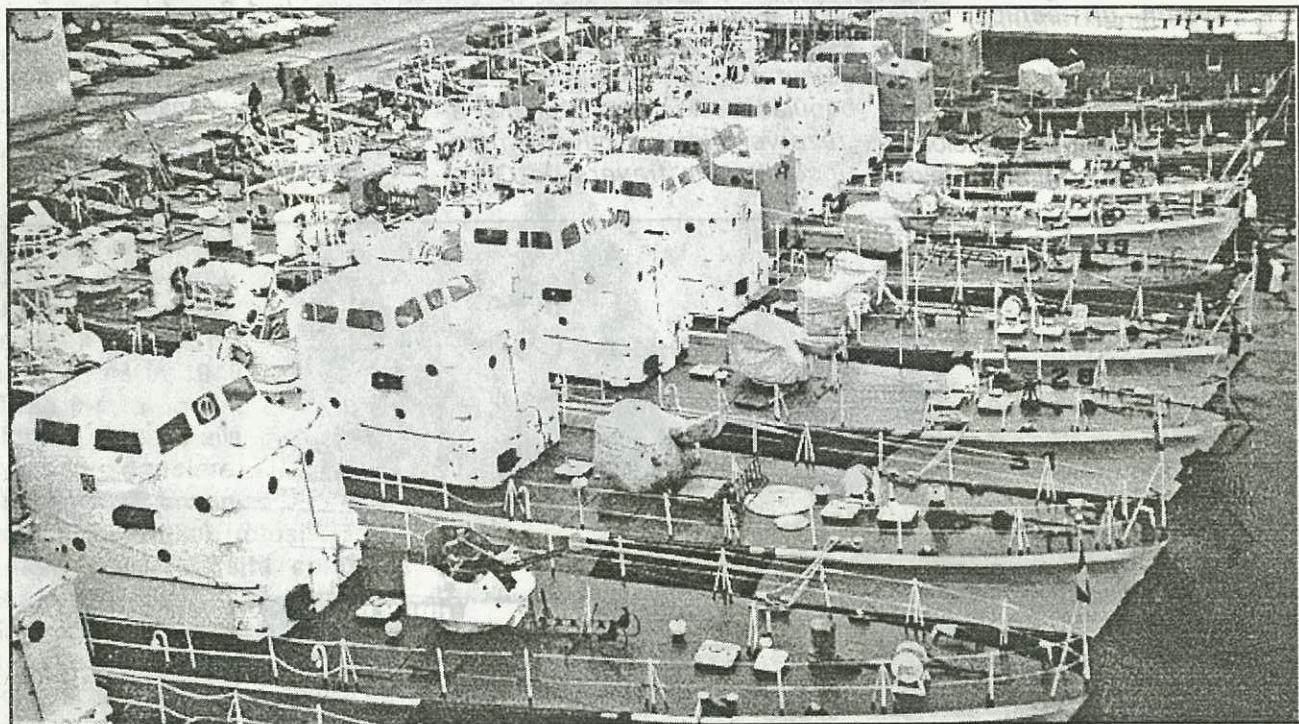
### PRIORITĂȚI ÎN ASISTENȚA MEDICALĂ, ÎN LARGUL MĂRII

**O**misiune aparte, a cărei complexitate derivă din misiunile ce revin Gărzii de coastă o are și medicul unității, funcție îndeplinită de domnul maior doctor Valerian Dascălu. „În activitatea pe care o desfășoară menționează domnia sa - există două aspecte. Primul, presupune practicarea medicinei la uscat și nu se deosebește de activitatea în alte unități militare (acordarea primului ajutor, tratamente etc.). Cel de-al doilea are un specific pronunțat mult mai complex și este relevat de acțiunea în mare, la bordul navelor. Întrucât cazuri ce presupun asistență medicală de urgență se pot ivi oricând, pe parcursul deselor ieșiri în mare, un singur om - cazul meu - nu poate fi prezent peste tot. De aceea, initial, acest rol revenea secundului, care urmează cursuri de prin ajutor în cadrul cursurilor I.M.O. Analizând situația reală am ajuns, însă, la concluzia că datorită funcției și îndatoririlor pe o navă aflată în misiune, secundul poate cu greu să-și îndeplinească și această obligație. De aceea am inițiat un program de pregătire intensivă cu câte un militar angajat pe bază de contract (deci un militar profesionist) de pe fiecare navă a sectorului, astfel încât acesta să fie în măsură să acorde primul ajutor la bord, în larg.

Din păcate nu există o aparatură adecvată pentru fiecare navă (cel puțin o mască de oxigen, care este esențială în cazul acordării primului ajutor, avem doar o trusă medicală care e...cum e). De asemenea, o problemă ce trebuie neapărat rezolvată în viitor o constituie transportul eventualilor răniți sau bolnavi de la bordul navelor aflate în misiune, la uscat. Cred că o navă specializată (așa cum este în Delta nava DELTASAN) este absolut necesară, ținând seama de mărimea Sectorului maritim Constanța al Gărzii de coastă, de misiunile complexe pe care unitatea la are în apele teritoriale, zona contiguă și economică - între care și acțiuni de salvare a vieții pe mare.

În acest cadru doresc să relev buna colaborare pe care o avem cu serviciul medical al Marinei Militare (în primul rând beneficiind de sprijinul domnului colonel doctor Octavian Opincaru, șeful serviciului medical al Marinei Militare, al domnului colonel doctor Mircea Manea, de la Centrul de medicină navală) care ne facilitează efectuarea verificărilor periodice a capacitații de ambarcare a oamenilor (fapt esențial la noi), examenele medicale anuale și asistența medicală a cadrelor, acordată la spitalul militar Constanța“.

Rubrică realizată de locotenent-colonel **Costin COSTANDACHE**





# DÂMENII BÂTRÂNULUI FLUVIU

**A**nul acesta, pe 30 martie, se împlinesc 5 ani de la înființarea unității de monitoare fluviale. Fiind o structură reprezentativă a Flotilei de Dunăre și a Marinei Militare, încă de la intrarea în dotare, navele au fost încadrate cu ofițeri și maiștri militari cu experiență, formați la celelalte nave purtătoare de artilerie. Ei au reușit, în scurt timp, să se familiarizeze cu particularitățile de navigație și tehnica de la bordul monitoarelor.

Acești 5 ani au fost marcați de evenimente și realizări importante: omologarea ultimelor două nave, participarea la activități în cadrul programului de Parteneriat pentru Pace, specializarea și „sudarea” echipajelor.

Ca și în celelalte unități ale Marinei Militare și aici se duc „bătălii” pe frontul „războiului neconvențional” cu lipsa resurselor materiale, cu reducerea până aproape de ridicol a orelor de ieșire pe fluviu, cu problemele sociale majore pe care le au tinerii ofițeri și maiștri militari sau cu starea de nesiguranță și incertitudine în legătură cu viitorul unităților navale de la fluviu.

Comandantul unității, căpitan-comandor **Iordan Alexandru**, împreună cu ceilalți ofițeri din statul major încearcă

să mențină gradul de motivație al subordonatilor la un nivel rezonabil, sperând în continuare în „allocarea de fonduri și combustibil măcar la limita minimă, continuarea dotării monitoarelor cu armament și tehnică de luptă moderne, pentru care există aprobări în actele de omologare precum și eficientizarea sistemului de recrutare, astfel încât să se poată realiza încadrarea optimă a echipajelor cu militari în termen”.

Prinț-un moment aniversar va trece și Brigada 24 fluvială. Acum 38 de ani, la 1 aprilie 1962, marea unitate s-a reînființat, având comandamentul la Tulcea. Prin dotarea cu nave având mare putere de foc sau specializate în acțiuni de minare-deminare s-a reușit obținerea unor rezultate importante în cadrul unor aplicații de ampoloare, alături de alte componente ale Sistemului Național de Apărare, reușind să depășească dificultățile cunoscute.

Cu aceste prilejuri de evocare a realizărilor, invocare a (prea) multelor probleme și proiectare a speranțelor le dorim marinarilor militari de la fluviu vreme și vremuri mai bune.

*Căpitan Costel SUSANU*

## MONITOARELE FLUVIALE LA ANIVERSARE



## Aspirant la dragoare fluviale

A trecut deja un an și jumătate de când îmi desfășoar activitatea într-o unitate de vedete dragoare fluviale - nave care pot fi considerate speciale din cel puțin două motive: sunt cele care „dau cale liberă navigației”, iar misiunile lor se pot prelungi mult timp după încheierea unei crize potențiale.

În acest interval de timp am reușit să-mi îndeplineșc o parte din obiectivele propuse - cunoașterea navei, a tehnicii de luptă și a atribuțiunilor funcționale, integrarea în colectiv, progresarea în studiul limbii engleze.



Dar consider că mai sunt suficiente probleme de rezolvat în legătură cu instrucția de specialitate și manevrele cu nava deoarece între cunoștințele acumulate în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și cerințele efective dintr-o unitate de nave sunt diferențe destul de mari.

Având în vedere complexitatea activităților și exigentele urmărite cred că sunt necesare unele îmbunătățiri în procesul de pregătire a cadrelor militare în general și ofițerilor de marină în special: pregătirea studenților prin stagii de mai lungă durată, cu accentuarea activităților practice, concrete, ceea ce ar favoriza o creștere mai ușoară de la statutul de student la cel de ofițer; creșterea numărului militarilor angajați cu contract în funcție de specialitățile necesare; studierea dirijată a limbii engleze și a informaticii, cu accent special pe terminologiile și aplicațiile militare precum și mărirea capacitații de rezistență la eforturi fizice îndelungate prinț-un program complex de pregătire fizică.

Anul acesta este foarte important pentru mine deoarece urmează avansarea la gradul de locotenent și sper ca, odată cu adaptarea Marinei Militare la noile structuri de organizare (despre care știm foarte puțin, din păcate), să crească numărul antrenamentelor efective și a misiunilor pe fluviu – momentele în care ne putem face, într-adevăr, meseria pentru care am fost pregătiți.

*Aspirant Stefăniță SBARCEA*

# Profesiunea mea - știință

## Căpitan comandor dr. STEFAN GEORGESCU

**S**-a născut la data de 14 aprilie 1955 în București. Între anii 1974 - 1978 a urmat cursurile Institutului de Marină "Mircea cel Bătrân" din Constanța, după absolvirea căruia a desfășurat o îndelungată activitate la bordul navelor militare. Funcțiile îndeplinite au fost: comandant unitate de luptă și apoi ofițer secund pe vânătorul de submarine 44

zona de operații a Marinei Militare la pace și război", lucrare pe care a susținut-o în ședință publică la 19 noiembrie 1999. Lucrarea, deosebit de valoroasă prin ideile practice avansate, s-a bucurat de aprecierea unor personalități științifice cum este domnul contraamiral (r) prof. dr. ing. DUMITRU NANU, fost comandant al marii unități de scafandri: "Experiența

existență în literatura de specialitate la noi; Executarea controlului nedistructiv la structurile imerse (Buletinul Petromar -1993); Cinematica ancorelor (Editura Academiei de Înalte Studii Militare - București, 1999); Aspecte ale Conducerii Sistemelor Militare - coordonator, colonel prof. univ. dr. Gheorghe Boaru (Editura Militară - București, 1999); Antrenarea asistată pe calculator a Statelor Majore - coordonator, general de divizie Tiberiu Costache (Editura Militară - București, 1997).

Tot pe linia realizărilor științifice ale domniei sale trebuie să amintim două inovații brevetate, împreună cu

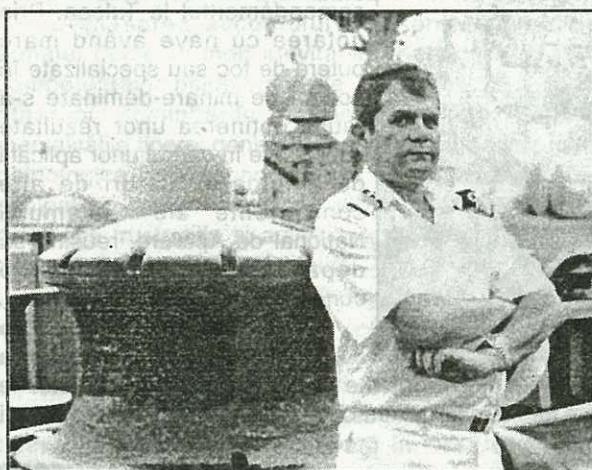
un colectiv de autori: Încărcătură explozivă alungită cu jet de apă și Încărcătură explozivă concentrată cu efect tip forjă.

Concomitent cu activitatea științifică, domnul căpitan-comandor STEFAN GEORGESCU își extinde experiența profesională prin participarea la numeroase aplicații internaționale dintre care amintim: POSEIDON (1993, 1994, 1995); COOPERATIVE DIVING '96; RESCUE E A G L E '98; COPERAATIVE PARTNER '98, '99.

Adept al dictonului *Mens sana in corpore sano* domnul căpitan-comandor STEFAN GEORGESCU, aflat în plină activitate de cercetare și creație, având deja mai multe lucrări în diverse stadii de elaborare, poate fi văzut adesea pe terenuri și în săli de sport practicând joggingul, tenisul sau inotul.

Îi urăm multe succese în continuare în demersurile sale științifice și profesionale.

Comandor  
dr. Ioan DAMASCHIN



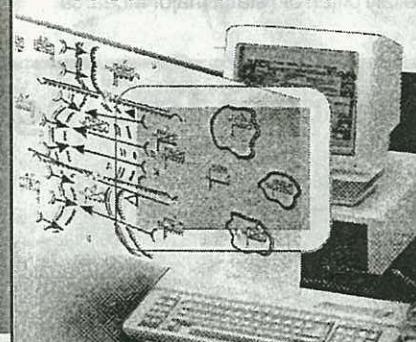
(1978 - 1980); ofițer secund pe dragorul de radă 8 (1980-1983); comandant pe dragorul de radă 4 (1983 - 1984); comandant pe vedeta purtătoare de rachete 195 (1986-1987); ofițer secund pe nava logistică 283 (1987-1989); comandant unitate de luptă pe submarinul DELFINUL (1989-1990); comandanțul navei de explorări la mare adâncime EMIL RACOVITĂ (1990-1996); comandant unitate scafandri de luptă (1996 - 1998); ofițer cu operațiile în statul major al Centrului de Scafandri (după 1998). A efectuat mai multe cursuri de perfecționare a pregătirii profesionale: curs de perfecționare specialist cu transmisiunile (1982); curs de comandanți nave (1984); Academia de Înalte Studii Militare (1984-1986); Colegiul de Comandă și Stat Major (1998).

Înclinația pentru știință, pentru cercetări aprofundate l-a recomandat pentru înscrierea, în anul 1996, la doctorat cu tema: "Optimizarea acțiunilor marii unități de scafandri în executarea apărării contra minelor în

personală dobândită în organizarea și conducerea unor activități practice de-a lungul anilor cât și activitățile comune desfășurate cu unități similare din flotele NATO i-au permis autorului să realizeze o lucrare cu un volum mare de informații și să prezinte concluzii și opțiuni personale privind rolul, importanța, misiunile și oportunitatea folosirii scafandrilor de luptă pentru apărarea contra minelor".

Activitatea științifică a domnului căpitan-comandor STEFAN GEORGESCU este concretizată prin realizarea unor importante studii și lucrări, de autor sau în colaborare: *Fotografia subacvatică* (Buletinul Petromar -1995), singura lucrare

### ANTRENAREA ASISTATĂ DE CALCULATOR A STATELOR MAJORE





## Despre un alt fel de cursuri...

„Ce ar trebui să facă ofițerii români pentru a determina o decizie favorabilă din partea NATO, în ceea ce privește admiterea țării noastre în această structură, în condițiile actuale de austерitate ale Armatei Române?“ Aceasta a fost una din întrebările care i-au fost adresate atașatului militar al Franței la București, locotenent-colonelul Ernest Segura, într-un interviu difuzat la emisiunea „Pro Patria“ pe postul național de televiziune. După răspunsul domniei sale, pentru ca „ofițerii români să fie cât mai bine pregătiți și cât mai bine văzuți de partea NATO“, acestia ar trebui să se perfecționeze în patru domenii: limbile străine (ingleza să fie știută de toți ofițerii, plus o altă limbă europeană), informatică, pregătire fizică și cunoștințe generale militare. De departe de noi intenția de a polemiza pe această temă, pentru că, în esență, răspunsul este corect, domnia sa fiind un bun cunoscător al realităților din mediul militar românesc.

Ceea ce poate nu știe domnia sa, este faptul că ofițerii români chiar fac aceste lucruri. Cum reușesc să o facă uneori și cu ce eforturi este însă o altă poveste, care de multe ori îi lasă un gust amar.

Acum câteva zile, un coleg ne relata despre cadrele unei subunități din Bacău care, în ziua de soldă, au băgat mâna în buzunar și au cumpărat un calculator performant și o imprimantă. Mai mult decât atât, tot ei plătesc două profesoare de limba engleză care vin și predau în această subunitate. Este adevărat că unitatea este angajată în numeroase aplicații, în țară sau peste hotare cu parteneri străini, iar limba engleză și utilizarea calculatorului sunt aproape obligatorii. Dar tot atât de adevărat este că pentru atingerea acestor performanțe, nu credem că aceasta este „soluția“ originală care ar trebui aplicată. Inițiativa amintită - pe care unii ar putea să o „taxeze“ cu românescul „iata că se poate!“ - nu este, totuși, altceva decât încercarea unor oameni de a se pregăti pe banii lor (fiind în serviciul țării, și de aici tristețea și gustul amar) și de a ajunge la un nivel de pregătire cerut de partenerii străini, dar pe care bugetul Armatei nu îl poate asigura la timp și în măsura dorită. Nu motivația sau dorința de pregătire și perfecționare lipsesc ofițerilor noștri ci, ca întotdeauna, mijloacele și banii.

**Bogdan DINU**

## DE LA CONSTANȚA LA YOKOSUKA

În urmă cu 140 de ani, în baza unui act dat de Vodă Cuza, primii tineri români plecau în străinătate pentru a se instrui în școli navale și la bordul unor vase, în vederea revenirii lor în țară ca ofițeri de marină.

De la o vreme, însă, tinerii mergeau numai pentru specializare, fiind deja ofițeri. Drumurile pe apă străbătute de ei au cuprins rute în Mării Mediterane, Atlantic, Marea Nordului și altele. Cel mai îndepărtat punct atins a fost, la finele veacului trecut, în Peninsula Indochina. După 1989 ruta din est s-a mutat în vest, tinerii scolarizându-se și în S.U.A.

În premieră absolută, începând cu 1 aprilie a.c., studentul Cristian Gh. Luțăș, anul I la Facultatea de Marină Militară din Academia Navală „Mircea cel Bătrân“, va fi înmatriculat la Academia Națională de Apărare a Japoniei din Yokosuka. Aceasta deoarece Cristian a trecut cu succes mai multe etape de preselecție și selecție, în care preponderente au fost teste de cunoaștere a limbii engleze și lucru cu computerul - moștenire de familie, tatăl său, căpitan-comandor Gheorghe Luțăș, fiind unul dintre specialiștii Academiei Navale în domeniu.



Primul an de studiu - de la 1 aprilie 2000 la 15 martie 2001 - va fi consacrat învățării, alături de alți studenți străini, a limbii japoneze cu ajutorul englezii. Vor urma 4 ani în care, împreună cu studenți și studenți străini și japonezi, se va instrui în vederea obținerii gradului de aspirant.

Cristian Luțăș pornește la drum conștient de dificultățile inerente: distanța mare față de casă, limba, obiceiurile, dar „Cred că - afirmă el - stăpânesc destul de bine limba engleză pentru a putea învăța limba japoneză. Si apoi, din documentația pusă la dispoziție de către Ambasada Japoniei la București reiese că viața de cadet într-un campus ce se întinde pe 160 de acri, aflat la 85 metri deasupra oceanului, cuprinde, pe lângă programul alocat învățatului, o seamă de activități, în timpul liber, specifice țării gazdă - sporturi, literatură, artă, ikebana - cât și europene“.

Îi dorim succes deplin și sperăm că vom primi cât mai curând impresii nipone, relatate *in extenso*, și pe care, cu acribie, le vom reda domnilor voastre, dragi cititori.

**Mariana PĂVĂLOIU**



# NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



## Psihologul militar - „omul cu testul” devine specialistul eficient

**I**maginea consacrată a psihologului – aceea de „omul cu testul”, care se limitează la a da verdicte de tipul apt/inapt – începe să se schimbe și să se contureze profilul unui specialist eficient care se poate implica activ în optimizarea activității din armată.

Deplasarea accentului spre profesionalizarea armatei duce, în mod inevitabil, la creșterea ponderii competențelor psihologice de conducere în structura ofițerilor. Schimbările sociale și valorice precum și mentalitățile tinerei generații impun, fără îndoială, abilități psihologice pentru conducători. În cazul particular al echipajelor navelor militare solicitările sunt și mai mari deoarece frustrațiile și activitatea de la bord conduc la o uzură psiho-fizică mai rapidă.

Vom încerca să evidențiem, în continuare, câteva concluzii semnificative dintr-o discuție pe această temă cu domnul comandor **Filaret Sîntion**, șeful catedrei de științe socio-umane și economice din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Deși această instituție are profil tehnic „programa este adecvată în ceea ce privește psihologia și științele socio-umane în general, iar cadrele didactice trebuie să profite de ea pentru a transmite studentilor cunoștințele necesare din acest domeniu precum și pentru a le forma și antrena abilitățile necesare în activitatea lor viitoare”. În cadrul Academiei Navale funcționează și Facultatea de comandă și stat major care organizează diferite cursuri de specializare pentru cadrele militare. Fiecare curs include și module de asigurare psihologică care au tocmai scopul de a transmite cunoștințele necesare și a-i pregăti pe cursanți în această direcție. Totuși, „programul individual de pregătire a ofițerilor, în primul rând, trebuie adaptat și în funcție de necesitățile de instruire psihologică, pe diferite competențe”.

De la un anumit nivel ierarhic în sus este necesar și trebuie să existe un compartiment specializat de asigurare psihologică. Probabil titulatura de „*consilier psiholog*“ al comandanților este prea pretențioasă dar, „cu siguranță este nevoie de experiența unui specialist în metodica instruirii, evaluarea moralului și adaptarea militilor“. Responsabilitatea conducerii nu trebuie să fie afectată de activitatea acestui specialist deoarece comandanțul are o experiență pe care psihologul nu o are însă „trebuie avut în vedere și faptul că există o tendință, nu neapărat la nivelul conducerii, dar mai ales acolo, de supraevaluare a experienței interpersonale“.

În eventualitatea examinării psihologice anterioare avansărilor în diferite funcții – sistem aproape generalizat în armatele occidentale – s-ar putea pune în discuție întregul sistem existent de evaluare și promovare a cadrelor. „Conform aprecierilor de serviciu actuale se face o focalizare pe anumite calități psihologice însă aceste criterii sunt utilizate de persoane care nu au posibilitatea să surprindă totalitatea potențelor sau latențelor individuale“.

Evaluările sunt costisitoare, dar ar fi utile în ceea ce privește ocuparea funcțiilor de mare responsabilitate. Mai ales că, potențial, „putem oferi foarte buni conducători, dacă avem în vedere matricea noastră spirituală“. După eșecul din Vietnam, unde logistica era perfectă însă a lipsit raportarea umană, a fost deplasat accentul către *conducerea charismatică*, considerându-se că, prin acest tip de comportament, comandanții vor reuși să-și motiveze și să-și însuflătească subordonații.





# NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



Un comandant trebuie să construiască și să mențină o relație solidă cu subordonații, bazată pe un sistem clar de valori, iar „tentativa de a-l confunda pe acesta cu un manager este dăunătoare”. Deja s-a constatat faptul că pregătirea de tip managerial absolut este criticabilă deoarece, în primul rând, este lipsită de conținut uman. Un manager își judecă toate acțiunile din perspectiva raportului câștiguri-pierderi și niciodată nu va spune: „Salariați, dați-vă viață pentru firmă!” Sau, dacă o va spune nu va fi luat în serios. „Eforturile sistemului de învățământ militar trebuie focalizate pentru a forma niște oameni capabili să facă diferență între un robot-subordonat și un om-subordonat”. Concluzionăm, subliniind faptul că evaluările anterioare avansărilor în unele funcții importante ar putea permite identificarea variabilelor definitorii pentru un lider de succes.

Din păcate avem deja suficiente argumente pentru a afirma faptul că unui psiholog civil, care cunoaște viața de cauzarmă din filmele americane, nu îi sunt suficiente cunoștințele teoreice pentru a putea interveni eficient în prevenirea crizelor și optimizarea activității militare. „Avem nevoie de psihologi militari pentru orice organizație militară deoarece indiferent cât de bine pregătit este un psiholog civil va fi tot timpul un corp străin instituției”. Nu putem absolutiza și nici nu ne putem plăzica în conformitatea căreia „un medic bun este, cel care a suferit de toate bolile” dar, „pentru a avea și rezultate, totuși, psihologul care lucrează în armată trebuie să realizeze acea comuniune de gândire absolut necesară, sentimentul de „noi”, participarea și implicarea

militarilor”. Este foarte greu pentru un psiholog civil, chiar foarte bine pregătit din punct de vedere profesional, să ajungă la această performanță.

Împreună cu prof.univ.dr. **Horia Pitariu**, de la Universitatea „Babeș-Bolyai” din Cluj-Napoca, interlocutorul nostru a organizat și condus prima Conferință de Psihologie Militară din România. În programul acestei manifestări a fost inclusă o dezbatere care a avut ca subiect central constituirea Asociației de Psihologie Militară care „este necesară deoarece, în primul rând, ar combate actualul parohialism profesional”.

Sprijinită în demersurile sale, „Asociația ar putea sesiza mai rapid direcțiile de acțiune cu efecte semnificative în evoluția instituției militare și ar putea să fie solicitată chiar și pentru rezolvarea multiplelor probleme ale reformei”, probleme care uneori nu pot fi percepute în mod adecvat la nivelul fiecărei unități în parte.

Ca forme concrete de acțiune se pot organiza stagii de pregătire profesională, seminarii, schimburi de experiență și alte manifestări care să conducă la îndeplinirea obiectivelor. „Ar reprezenta un factor complementar de pregătire, cu un conținut pregnant științific deoarece nu se poate substitui celorlalte organisme“.

Să sperăm că această generoasă idee va avea suficienți adepti pentru a putea fi materializată și va reuși să se implice în mod activ, nu numai declarativ, în programele de modernizare și eficientizare a armatei.

**Căptan Costel SUSANU**

# DOUĂ EPAVE ANTICE DESCOPERITE LA MANGALIA, ACUM 30 DE ANI

**Î**n anul 1967 un grup de scufundători din orașul Mangalia și al Institutului de Arheologie din București au început cercetări sistematice în portul antic Callatis. Obiectivul principal a fost prospectarea sitului arheologic acoperit de apa mării, precum și construcțiile portuare antice. În timpul lucrărilor, care au fost continuante în anii următori, s-au descoperit două epave antice de un interes deosebit.

Prima epavă a fost descoperită în fața satului 2 Mai, în septembrie 1967. Ea se afla situată la circa 200 de metri de țărm și la o adâncime de aproximativ 6 metri, pe un banc de nisip, fiind orientată sud-est – nord-est. Din vechea navă se păstra, în totalitate, chila cu fundul carenei, lung de 15 metri și lat de 4 metri. Partea de jos a carenei avea formă plată și era asemănătoare epavei „Titan“ (secolul I î.d.Ch.) descoperită în 1948 lângă insula Levant (Toulon). Deși se afla la mică adâncime, fiind supusă continuu acțiunii curenților, totuși epava a fost găsită complet descoperită. Cu toate că nu fusese „îmbrăcată“ cu un strat protector de depunerii, o mare parte din construcția inferioară a epavei se conservase destul de bine.

După cum se știe, materialul lemnos al corabiei în contact permanent cu elementele organice din apa sărată este atacat imediat de microorganisme. Acțiunea este completată de agenții chimici din mare. Cel mai înverșunat devorator

produselor alimentare transportate atacă imediat partea lemoasă rămasă.

Explicația bunei conservări a epavei descoperite la 2 Mai este una singură. S-a demonstrat că, în general, salinitatea de 7 la mie a apei este limita sub care

Teredo nu poate supraviețui. Este cazul Mării Baltice, care posedă o salinitate extrem de scăzută, motiv pentru care Suedia se poate mândri azi cu „Wasa“, vasul amiral construit în 1625, sub domnia lui Gustav Adolf al II-lea. După ce a stat 333 de ani scufundată la mare adâncime, nava a fost scoasă la suprafață în 1961. Se pare că și la Mangalia există o situație asemănătoare și un însemnat rol revine curenților marini de nord-sud, care transportă de-a lungul țărmului o mare cantitate de apă dulce provenită din Dunăre, micșorând salinitatea apei de mare. La aceasta se mai pot adăuga izvoarele submarine de apă dulce sulfuroasă, descoperite în imediata apropiere a Mangaliei, care contribuie la crearea unui mediu ostil lui Teredo.

Prima epavă antică descoperită pe litoralul românesc poate fi comparată cu câteva dintre cele mai cunoscute nave antice descoperite în Mediterana: **Sulci** (Sardinia), 23 metri lungime și 7 metri lățime; **Mahdia**, 30 m x 10 m;



al lemnului este „Teredo navalis“ (o moluscă), care, într-un timp relativ scurt, nu mai lasă nimic din suprastructura navei, iar microorganismele rezultate din procesul de putrefacție a lemnului și

## ARHEOLOGIE SUBMARINĂ

**St.Tropez**, 5,5 m x 1,6 m; **Albenga**, 30 m x 8 m; **Spargi**, 30,5 m x 8 m; **Cap Dramont A**, 22 m x 9 m; **Titan**, 25 m (chila 17) x 8 m; **Grand Conglouque**, 23 m x 7 m; **2 Mai „A”**, 21 m (chila 15) x 6 m. Ca dimensiuni, nava se apropia de cele mai mari din lume, descoperite și cercetate. Pentru o primă reconstituire, fără a greși prea mult, se estima că epava de pe litoralul românesc avea o capacitate de încărcare de circa 180 de tone metrice. De asemenea, se poate spune că avea un pescaj mediu, de aproximativ 2,5 metri, și două catarge a către trei tronsoane fiecare (bază, gacie și zburător), catargul mare măsurând circa 20 de metri.

Cea de-a doua epavă a fost descoperită în august 1968, la circa 300 de metri distanță de Mangalia. La adâncimea de 8 metri, pe o suprafață restrânsă, presărată cu numeroase cioburi, se aflau câteva amfore thasiene, îngropate aproape complet. Dispuse în poziții diferite și grupate căte 3-4 la un loc, ele ofereau indicii suficiente că provineau dintr-o epavă. În urma unui sondaj au fost scoase la suprafață 25 de amfore întregi, de proveniență grecească. Deși sunt de aceeași capacitate (6,5 litri), ușoarele variații ale dimensiunilor lor se datorează tehnologiei manuale de execuție. Majoritatea au aplicate pe gât stampile englice (adâncite) cu diferite simboluri de frunze și fructe, ce indică pe proprietari. Toată această colecție de amfore se află la Muzeul Marinei Române din Constanța. Alături de amforele de tip thasian s-au găsit și fragmente de amfore de tip rhodian (partea superioară, gâțul cu toartele). Acestea au aplicate pe ambele toarte stampile dreptunghiulare înguste (37 x 17 milimetri), cu litere în relief și texte

diferite. Una din stampile purta numele producătorului, iar cea de-a doua conținea numele întreg al preotului-magistrat, urmat de numele unei luni a anului.

Pe lângă amfore s-au mai găsit, dispuse sub apă, câteva țigle întregi și unele fragmentate. Cum astfel de țigle s-au găsit și la epavele de la Mahdia, Antenor, Albenga și Grand Conglouque, s-a lansat ipoteza că ele făceau parte din acoperișul cabinei de comandă a corabiei. Corabia, care la mai bine de două

toate cercetările noastre printre arheologii Muzeului de istorie națională și arheologie Constanța, nimic nu stie nimic despre aceste epave sau despre existența unor eventuale articole privitoare la ele, publicate în reviste de specialitate. De asemenea, scafandrii militari din Mangalia nu au semnalat existența vreunei epave în zonele respective, chiar dacă în zona 2 Mai sunt prezente relativ numeroase resturi și fragmente arheologice.

Trebuie să ținem cont că de la descoperirea epavelor au trecut peste 30 de ani, timp în care litoralul românesc și curenții marini au suferit modificări importante ca urmare a intervenției omului (diguri, construcții). Este posibil ca aceste epave să fi fost acoperite complet sau chiar distruse și cărate de apă. Oricum, cercetarea arheologică a epavelor antice (și nu numai) este o întreprindere extrem de complexă, labioasă, de durată și cu un grad ridicat de tehnicitate. Aceasta presupune nave specializate, aparatură, specialiști, desenarea, fotografierea, filmarea epavei aşa cum e în momentul descoperirii, marcarea tuturor obiectelor și resturilor. Abia apoi urmează ridicarea la suprafață a obiectelor și materialelor și recoltarea acestora din straturi succesive, pentru a nu se pierde sau distrugă nimic. Ne

îndoim că acum 30 de ani, în acel „sondaj” în care au fost recuperate amforele respective au fost respectate măcar o parte din aceste reguli – nici nu dispuneau de mijloacele necesare, ca și acum de altfel. Chiar dacă epavele ar fi localizate din nou, o investigare arheologică științifică care să dea rezultate benefice și valoroase – și nu doar obiecte și vestigii disparate, scoase din context – ar fi, în aceste condiții, compromisă chiar de la început.

Bogdan DINU



milenii și-a încheiat ultimul său drum la Callatis, ar fi putut dezvălu în informații valoroase despre legăturile comerciale ale timpului. Din nefericire, cercetările nu au mai fost continuante.

**M**aterialul de mai sus ne-a fost pus la dispoziție de domnul Valeriu Georgescu, directorul Muzeului de Arheologie „Callatis” din Mangalia, printre autori numărându-se și căpitan-comandorul (r) Constantin Scarlat. Cu

# NOI, FEMEILE DIN MARINA MILITARĂ

Interviu cu doamna major doctor **Marina Gabriela MIHĂITĂ**, medic primar boli interne în Secția boli interne a Spitalului Militar Constanța

- Dacă s-ar realiza un sondaj printre fetițele cu vîrstă fragedă, referitor la ce vor să devină atunci când vor fi mari, în majoritate vor spune: „Vreau să mă fac doctoriță!”. Stimată doamnă major doctor Marina Gabriela Mihăită, în cazul dumneavoastră alegerea profesiei a fost din proprie dorință sau din dorință părinților?

- Cu siguranță, dacă la vremea copilăriei mele s-ar fi realizat un astfel de sondaj m-aș fi încadrat în această majoritate. și ca să înțelegeți cât de mare a fost această dorință a mea de a deveni medic vă spun că de foarte mică, pe la 4-5 ani, aveam deja bonețică și o trusă medicală (de jucărie, bineînțeles) de care eram foarte mândră și pe care o foloseam, „cu seriozitate”, când consultam păpușile, le făceam injecții și le dădeam medicamente. Însă și părinții și-au dorit foarte mult acest lucru fiindcă m-au susținut și m-au sprijinit tot timpul. Poate și faptul că tata era sanitar a făcut ca balanța să incline către această profesie.

- Sunteți medic primar boli interne. Considerați că la o anumită specialitate te gândești din primul an de facultate și ești constant în alegerea făcută sau îți schimbi opțiunea în funcție de diverse motive apărute în timp? Ce specialitate nu vă atrage și ce ați fi ales ca alternativă, dacă nu alegeați internele?

- În medicină sunt specialități pe care nu le-aș fi abordat niciodată, cum ar fi chirurgia, deși se spune că este o specialitate nobilă. Pe lângă faptul că îți trebuie dexteritate, „mâini de maestru”, foarte mult curaj și stăpânire de sine, trebuie să reziste la „valuri de sânge”, cum afirm adesea, și nu sunt făcută pentru așa ceva. Mi-ar fi plăcut să lucrez în cercetare și oncologie. Dar să-ți dedici întreaga viață unui singur lucru, să ajungi la rezultate deosebite și în final să constați că nu ai aplicabilitate și susținere materială, deține este o muncă în zadar. Poate, cu timpul, și la noi în țară se va da importanță cuvenită cercetării în domeniul medical. Specialitatea boli interne am ales-o „din start”, cum s-ar zice, pentru că îmi place să păstrez o legătură permanentă cu oamenii. Zilnic mă confrunt cu o multitudine de afecțiuni și am satisfacții deosebite când, împreună cu pacientul, le găsesc rezolvarea. Răsplata muncii mele sunt cuvintele frumoase, de mulțumire, pe care mi le adreseză pacientul la plecarea din cabinet sau la externare. Pot spune atunci, fără să gresesc: „Am mai rezolvat un caz (pentru că fiecare bolnav poate fi considerat „un caz”), am mai invins o boală!”

- Pe lângă charismă, o voce blândă și un zâmbet frumos (și nu mă sfiesc să susțin, pentru cei care nu vă cunosc, că posedați aceste calități), ce trăsături trebuie să caracterizeze un medic femeie? Cu ele te naști sau se capătă pe parcurs?

- În majoritatea lor te naști cu ele. În cazul meu, pe lângă o memorie vizuală foarte bună - care mă ajută să recunosc bolnavul și după foarte mulți ani - am și o mare putere de reținere - mă refer la memorie, de bază la un medic, pentru că toată viața studiez ca să fi un medic bun. De asemenea, multă înțelegere și răbdare deoarece bolnavul, aflat în mare suferință, are un comportament ciudat, iar tu, ca medic, trebuie să-i ierți foarte multe. Îți mai trebuie și o capacitate de adaptabilitate deosebită fiindcă bolnavii vin din medii diferite, de la neșcolarizați până la oameni cu studii superioare, pentru fiecare



Maior doctor Marina Gabriela Mihăită s-a născut în Suceava, la data de 19.11.1961. A absolvit studiile liceale în orașul natal și apoi Facultatea de medicină generală din București (medicina militară) în anul 1986. Încă de la absolvire si-a desfășurat activitatea în Spitalul Militar Constanța, cu excepția a doi ani când a lucrat într-o unitate de nave a Marinei Militare (1989-1991) și o detașare la Spitalul Militar din Galați (1991-1994).

Este căsătorită din anul 1984 cu maior ing. Costel Mihăită, ofiter în cadrul unei unități a Marinei Militare și are o fetiță, Teodora Magdalena, în vîrstă de 14 ani, elevă în clasa a VIII-a.

existând un alt mod de abordare. Primii sunt preneștiitori și este greu să le explici de ce boala lor este și nu altfel, iar mulți dintre ceilalți se cred atotștiori și chiar „îți sugerează” ce să faci sau ce tratament i se potrivește mai bine. Sigur, cu mult tact, reușești în final să-i faci să-ți urmeze întocmai sfaturile și să coopereze foarte bine cu tine. Ar mai fi vorba de tărie sufletească; ai păreri de rău pentru cei care, venind prea târziu sau având o boală incurabilă, se pierd după un timp. Pot spune că te simți neputincios, deși ai făcut tot ce-i profesional și omenește posibil, suferința și apoi dispariția lor te marchează pentru o bună bucată de vreme, dar trebuie să ști „să te repliezi” și să mergi mai departe. Si pentru că, mai întâi de toate, ești totuși femeie, sensibilitatea funcționează permanent și, uneori, exagerat.

- Sunteți medic militar. V-ați gândit vreodată ce ați face dacă ați fi trimisă într-o zonă de conflict unde durerea este foarte mare și moartea peste tot, unde v-ar fi pusă în pericol propria viață?

- Am o dublă calitate: medic și ofiter al armatei române. Deci mă supun celor două comandamente: port haina militară și execut un ordin militar, sunt medic și îndeplinești deci o misiune umanitară. Mi-ar fi greu la început, mi-ar fi și teamă la gândul că cei de acasă ar putea rămâne fără mine - sunt totuși femeie, soție și mamă -, dar cu siguranță m-aș descurca. Oricum, ar fi o experiență pe care nu aș uita-o toată viață...

- Oamenii în suferință își leagă speranța de competența medicului, dar nici un medic nu poate face minuni dacă nu are la indemâna și un instrumentar adecvat. Vă pun o întrebare care ar putea părea tendențioasă, având în vedere dotările din spitale, deși Spitalul Militar Constanța se poate considera, în această privință, privilegiat. Ce ați simțit - bineînțeles profesional - când ați urmărit (și nu se poate să nu fi urmărit!) serialul „Spitalul de urgență“?

- Oh... Mă faceți să mă gândesc la foarte multe lucruri... Sigur că am simțit o amărăciune văzând că există și astfel de spitale, dar la alții... Deși armata dispune de o amanuitate dotată în plan medical ar fi totuși ideală și pentru noi o secție de urgență cardio-respiratorie, cu monitoare, defibrilator, injectomate etc., într-un cuvânt, aparatură de ultimă oră... S-ar împlini o dorință mai veche a medicilor spitalului, în special a medicilor de la secția boli interne. Fiecare este conștient că această perioadă de tranziție afectează și bugetul acordat armatei, de altfel destul de redus. Cu toate acestea, din căte cunosc eu, o parte din necesar este trecut în planul pe acest an și secția boli interne, ca de altfel și celelalte secții, va beneficia de unele dotări moderne. Deci pot spera, speranța fiind ceva definitiv pentru un medic, la un mod mai optim de exercitare a profesiei.

- Stimată doamnă doctor, faceți parte dintr-un corp medical foarte bine pregătit profesional - mă refer la medicii spitalului, în general. Sunt mulți cei care cred că medicii militari sunt altfel decât medicii civili. Este un adevară?

- Nu cred că ne deosebim foarte mult. Un medic bun este un medic bun, fie că este militar, fie civil. Poate că în cazul nostru, a medicilor militari, viața se desfășoară după un alt

statut și o anume disciplină, impuse încă din facultate. Deși depunem același jurământ, spre deosebire de ceilalți noi ne supunem rigorilor portului uniformei militare, răspundem solicitărilor în dublă ipostază - de ofițer și medic. Lucrul acesta îți creează mai multă responsabilitate și cred că de aceea oamenii ne văd altfel, percep altfel grija noastră față de ei...

- În cunoștință de cauză pot susține că aveți colegi de excepție, pe care, din respect pentru profesionalismul lor, îmi permit să-i nominalizez: colonel dr. Ionel Oțel (șeful secției), locotenent-colonel Marian Anghel și căpitan Elena Lupu. Cum ați caracteriza relațiile cu domniile lor? Dar cu personalul medical mediu?

- Cei trei colegi ai mei sunt oameni extraordinari, într-adevăr de excepție; ne ajută și ne susțin reciproc, ne consultăm în cazuri mai deosebite. Ne leagă amintiri despre facultate și profesori, avem preocupări și afinități comune și poate doar gradul militar ne deosebește. Cât privește relația cu doamnele asistente pot spune că înțelegerea este perfectă. La noi nu se ordonă, dar răspunsul lor la solicitările medicilor este prompt și competent.

- Să abordăm acum și alte subiecte, mai puțin legate de profesie. Purtăți două nume ce par a fi predestinate: Marina (care te duce cu gândul la întinderi albastre și la oamenii mării) și Gabriela (Sfântul Gavril fiind vestitorul lui Dumnezeu, aducătorul de vesti bune). Credeți că există o legătură între numele și destinul dumneavoastră?

- Cred că da. Sunt munteancă, născută în dulcea Bucovină. Dar mi-a fost dat să ajung la malul mării și totul se leagă: soțul lucrează în Marina Militară, 80-90 la sută din pacienții mei au fost și sunt marini, eu am lucrat efectiv într-o unitate de nave a Marinei Militare, chiar și Spitalul Militar se află la mal de mare. Aș că există o comună între primul meu nume și marină. Cât privește celălalt nume, sunt creștină și foarte credincioasă. Dacă mă gândesc că zilnic aduc zâmbetul pe fața bolnavilor mei și le dău speranță prin vesti bune, atunci trebuie să mă cheme și așa.

- În majoritatea lor medicii sunt melomani. Și dumneavoastră ascultați muzică și chiar împărtășii ideea vindecării prin meloterapie. Vă place, de asemenea, foarte mult literatură. Să considerăm muzica și literatura ca pasiuni?

- Muzica mă destinde, mă linștește și o ascult cu placere. Dar să cânt, nu. Literatura este altceva. În școală generală și liceu participam la olimpiade și chiar făceam compunerii frumoase. Nu mi-am cultivat acest talent și cu timpul am renunțat. Poate, cine știe, aș fi putut scrie chiar o carte...

- Dacă nu ați fi îmbrățișat această carieră - medic - ce altceva ați fi ales?

- Ceva ce se bazează tot pe viață, pe dăruire și salvare. Singura alternativă ar fi fost horticultura, sector floricultură. Și florile sunt flințe, au nevoie de îngrijire, de afecțiune, de tratamente. Aș fi trăit în universul lor...

- Cu siguranță vă caracterizează foarte bine expresia: „O viață utilă este o moarte amânată!“

- Așa cred și simt și eu. Pot spune, în dublu sens. Ca medic - tratez o suferință și mai amân o moarte, ca om - trăiesc o viață împlinită și-mi amân propria moarte, nu atât cea fizică, cât cea spirituală...

Rămânem în același cadru - secția boli interne - și evidentiem profesionalismul, munca neobosită și devotiuinea pentru pacienți a doamnelor asistente Lucica Mehedinți (asistentă șefă, „om de bază al secției“), Doina Cazangiu, Anișoara Bostan, Vasilica Șimu, Elena Melinte, Elisabeta Anghel, Rodica Baltag, Carmen Drăghia, Ana Popa, Nela Dimandea și mai nou venitele Florentina Nicu și Narcis Maxud.

Floare BRÂNZĂ

## Pentru Ea, Unica, Frumoasa, Eternă Femeie

Un buchet uriaș - căt Pământul! - de flori  
Aș dori să vă dau și, cu el, să vă-nchin  
O urare eternă, vouă - mame, surori  
Și iubitelor noastre: al iubirii destin!

Sănătoase să fiți - cu încredere-n vis,  
Să vă creșteți copiii sub un soare senin,  
Pe pământ să creeze omeneșc paradis  
Și să lupte - convinsă - pentru anii ce vin!

Astăzi, vreau să vă dau din al nostru prinlos  
Sănătate, și pace, și soare, și flori,  
Pe pământ curat să trăiți luminos,  
Mame dragi, și iubite, și soții, și surori!

Geo VLAD



# Eroi au fost... (III)

*Sub titlul generic EROI AU FOST..., în numărul anterior al revistei am relatat despre acțiunile de escortă a convoaielor în anii 1942 - 1943 pe principalele rute, cunoscute în istorie ca Drumul Odesei, Drumul Crimeii și Drumul Bosforului. În timpul desfășurării acestor acțiuni un număr însemnat de marini - ofițeri, maștri militari și subofițeri, elevi din școlile Marinei, soldați -, au pus mai presus Tara și Drapelul decât propria viață, dând sacrificiul suprem și înrăuind cu sângele lor undele albastre. Prin demersul nostru publicistic ne propunem să ținem viața în conștiința publică memoria acestor minunați oameni consemnându-le numele și împrejurările în care și-au dat viața. Lor le aducem un OMAGIU, dar și tuturor celor care au supraviețuit misiunilor de luptă, acelora care, zi și noapte, pe vreme bună sau rea, sub amenințarea permanentă a inamicului din aer, de pe apă și de sub apă, au fost la datorie căstigându-și un binemeritat drept, DREPTUL LA NEMURIRE.*

## RETRAGEREA DIN CRIMEEA

**D**upă reluarea ofensivei spre vest, la 24 octombrie 1943, forțele sovietice din Frontul 4 Ucrainean au închis Istrul Perekop (cuprins între Marea Neagră și Marea Sivaș, cu o lărgime de 10 Km la nord și 15 Km la sud) la 1 noiembrie, căile de comunicație terestre spre nord au fost tăiate, iar trupele germano-române au rămas blocați terestră în Crimeea, fiind astfel nevoite să lupte "cu spatele la mare". Cel care detinea comanda supremă, Führerul, luase hotărârea, cu toată fermitatea, să păstreze peninsula, în orice caz și cu orice preț, trupele urmând a fi sprijinite și împotrăpitate pe calea apei și aerului.

La 1 noiembrie 1943 necesitățile de evacuare erau evaluate la aproximativ 180.000 de oameni, din care 75.000 erau militari români aparținând Corpului de Cavalerie și Corpului de Munte.

Pentru a se putea ambarca un număr cât mai mare de militari s-a prevăzut folosirea întregului parc de nave de transport disponibil, inclusiv a motonavelor "Transilvania" și "Basarabia" precum și a navelor militare de escortă care să ia la bord un număr de militari cel puțin egal cu cel al echipajului. Conform acestor calcule evacuarea s-ar fi putut realiza în 7 transporturi a 30.000 oameni (fără materiale). Sfătuit de generalii săi, în special de marele amiral Donitz, Hitler a interzis punerea în aplicare a planului ordonând trimiterea, pe calea mării, de noi întăririri, acceptând însă ca, în ultimă instanță să fie evacuată trupa. Cu toate insistențele generalului Jannecke, comandantul Corpului 17 German și ale mareșalului Antonescu care era preocupat în cel mai înalt grad să nu se ajungă la un nou Stalingrad și astfel să fie crucea forțele române, dictatorul german refuza să vadă faptul că peninsula Crimeea își diminua valoarea strategică pe măsură restrângerii legăturii cu continentul, mai mult chiar, acest cap de pod devenind un impediment din punct de vedere operativ.

Cercul de foc începea să se închidă periculos pentru trupele aflate acum la încercuire și care plăteau un tribut



greu de sânge datorat încăpățânării cu care dictatorul german refuza să aprobe evacuarea. La 27 martie Antonescu conchidea: "Este ultimul moment favorabil pentru a proceda la evacuarea Crimeei". În dispozitiv de luptă se aflau aceleasi unități române specificate mai sus dar, cu efectivele diminuate la 65.093 militari și cele aparținând Armatei a 17-a Germană (Corpurile 5 și 49 Armată).

După ce a bombardat timp de 5 zile pozițiile adversarului, în dimineață de 8 aprilie 1944 Frontul 2 Ucrainean a pornit atacul decisiv asupra Sevastopolului. În sfârșit Hitler a aprobat punerea în aplicare a planului "Adler" de retragere, ordonând însă ca Sèvastopolul să fie menținut cât mai mult posibil.

Ansamblul operațiilor de evacuare pe mare, primirea în portul Constanța, staționarea în zonă și marșul spre garnizoanele de reședință ale trupelor din Crimeea au primit numele de cod "Operația 60.000". "Organizația Tomis", structură înființată ad-hoc la Constanța, rezolva celealte probleme apărute după sosirea în port.

Coordonarea generală a operației a aparținut comandamentului Amiral German Marea Neagră, la evacuare participând toate navele comerciale române și germane disponibile. Marina Regală Română a participat



# MAREA NEGRĂ

# Eroi au fost...

cu 6 nave de transport de capacitate mare, Forța Navală Maritimă (distrugătoarele "Regele Ferdinand", "Regina Maria" și "Mărășești", canonierele "Stihi", "Dumitrescu", "Ghiculescu", pitorul de mine, "Amiral Murgescu", 3 vedete torpiloare, 3 pontoane armate) sub comanda contraamiralului Horia Macellariu, Escadrila de Hidroaviație.

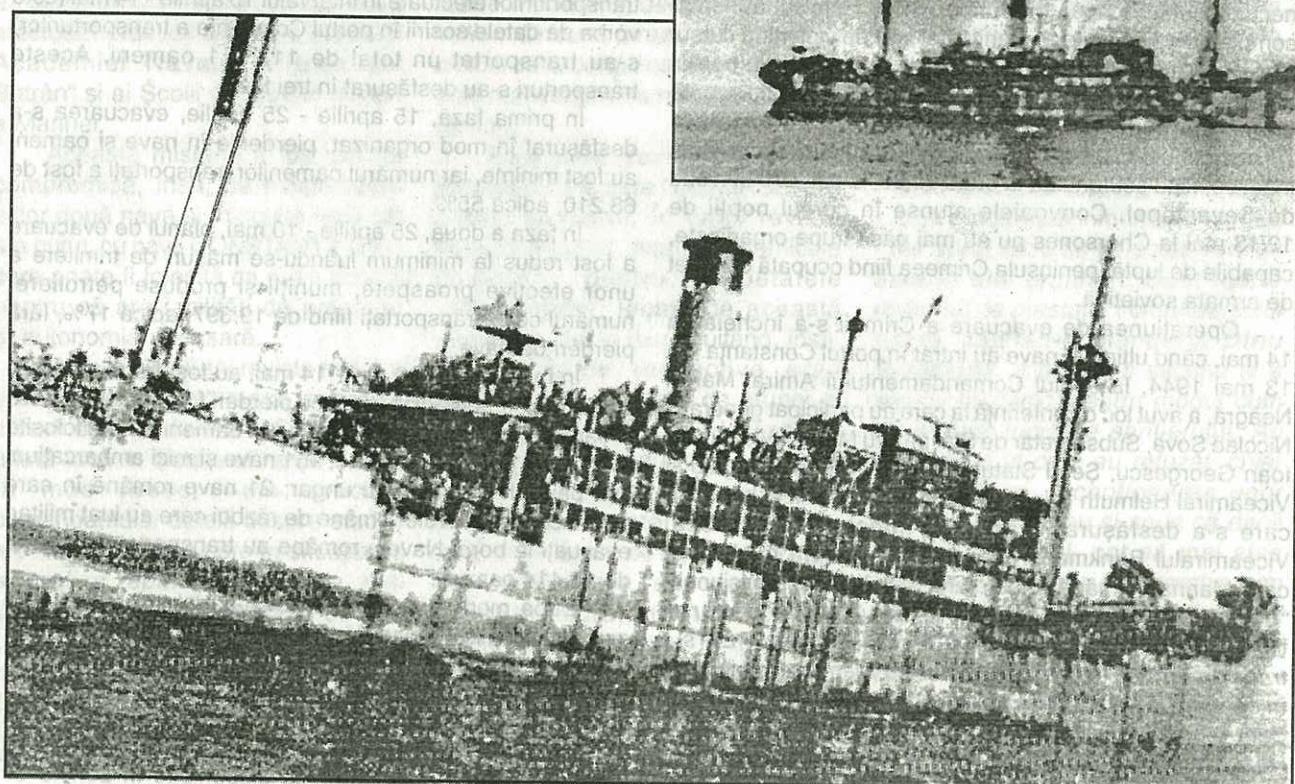
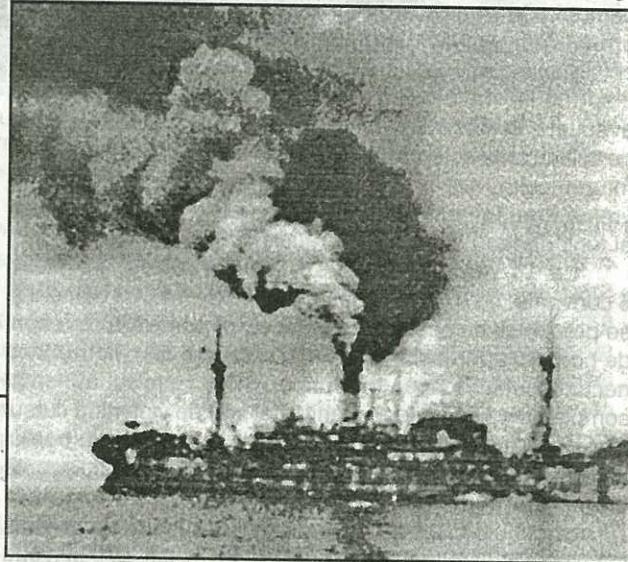
Retragerea trupelor germane și române a început la data de 12 aprilie. La orele 18.00 a plecat din Sevastopol spre Constanța primul convoi cu răniți, trupe române și germane sub escortă distrugătoarelor "Regina Maria" și "Regele Ferdinand". În continuare, convoaiele de evacuare s-au succedat într-un ritm susținut, acoperirea aeriană a ambarcării trupelor fiind efectuată de artleria trupelor de uscat proprii și de aviația germană bazată la Sevastopol. Dacă din punct de vedere antiaerian aviația sovietică era combătută cu destulă eficacitate, în schimb, convoaiele pe drumul de evacuare erau într-un permanent pericol de submarine care împânziseră ruta spre Constanța și Sulina. În ziua de 20 aprilie, în jurul orei 01.30, nava "Suceava" a fost torpilată de un submarin sovietic scufundându-se la jumătatea drumului între Nicolaev și Constanța. Au fost salvați 71 de supraviețuitori și s-au pescuit 2 morți. Odată cu vasul au dispărut comandantul, Gheorghe Beller, șeful mecanic și 9 ofițeri și membri ai echipajului.

Prima etapă a operației s-a desfășurat în perioada 12-27 aprilie 1944, în condițiile unor intense atacuri ale inamicului cu aviația și submarinele fiind evacuate: 21.724 militari (ofițeri, subofițeri și soldați) români, valizi; 3.184 militari români, răniți; 24.743 militari germani, valizi; 5.240 militari germani, răniți; 723 militari slovaci, valizi; 15.322 voluntari ruși; 3.753 civili în serviciul armatei germane; 2.585

prizonieri. În total au fost evacuați un număr de 77.306 oameni și 120 tone material de război.

Pierderile materiale din această fază a evacuării au fost: tancul petrolier german "Ossag" (2790 tone registru brut); șlepuș german "Leo" cu 800 soldați români și germani și 200 de prizonieri, scufundat de aviație, fiind salvați 800 de oameni de către navele escortoare; avarierea navelor "Ardeal" (incendiu la bord la 17 aprilie); "Alba Iulia", "Oituz" și "Danubius" (atacate de aviație). Au pierit, în total circa 1.000 de militari români și germani, prizonieri și voluntari ruși. Dintre navele escortoare au fost avariate: N.M.S. "Regele Ferdinand" care a suportat cinci atacuri de aviație la 23 aprilie pe timpul intrării în Sevastopol și patru nave de însoțire germane.

La 27 aprilie, Führerul a ordonat încetarea misiunii de evacuare a trupelor cu excepția răniților și a materialelor inutilizabile frontului. Situația forțelor devinea pe zi ce trece tot mai dramatică. La 10 mai s-a ordonat reluarea evacuării. Conștient de eforturile și sacrificiile impuse forțelor navale





# Eroi au fost...

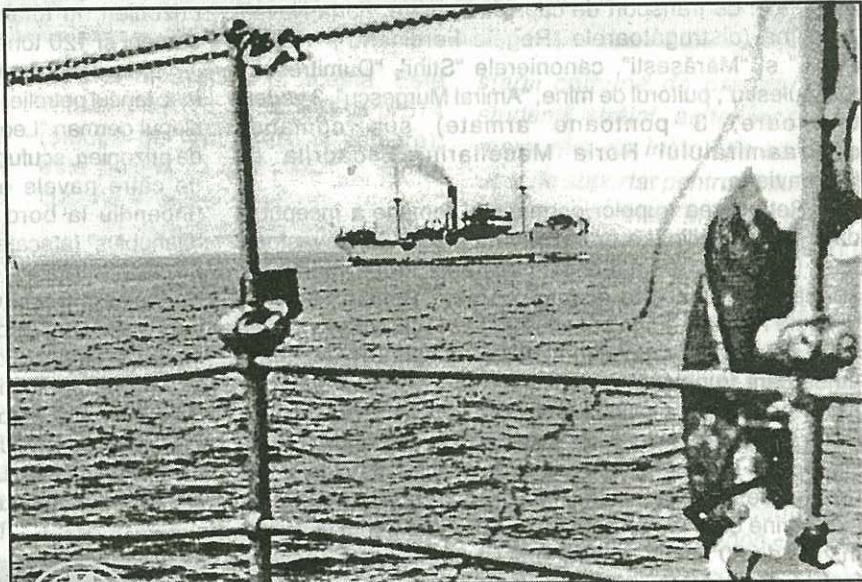
care urmau să participe la operație, Conducătorul Statului, mareșalul Antonescu, în Ordinul de Zi nr. 60, din 11 mai 1944, transmis Marinei Regale Române, arăta: "Este o datorie de sacrificiu pentru salvarea camarazilor care au luptat glorios în Crimeea pentru apărarea îndepărtată a Patriei. Această datorie trebuie să fie împlinită oricare ar fi riscul. Am încredere că atât Marina de Război cât și Marina Comercială Română își vor face datoria până la capăt și vor duce la bun sfârșit cea mai grea dintre însărcinările care le-au fost date."

Cu tot bombardamentul intens, Capul de pod de la Chersones continua să reziste, la data de 11 mai aflându-se încă în viață 25.000 de oameni. Cu o zi în urmă intensitatea bombardamentelor inamice a atins

cote maxime astfel că s-a luat hotărârea ca toate mijloacele disponibile să fie dirijate spre Chersones pentru a fi evacuate. În cursul zilei fuseseră deja ambarcați circa 5.000 de militari și se aștepta sosirea nopții pentru ca, sub protecția întunericului, navele să poată părăsi zona. Condițiile de vreme erau favorabile, iar ceața din zonă și răsăritul târziu al lunii dădeau speranță de reușită a evacuărilor.

La 11 mai, în drum spre Chersones, se aflau 5 convoaie: cu o capacitate totală de 12 - 14.000 oameni și se preconiza ca acestea să ia tot ce se poate lua din capul de pod. Au apărut și elemente favorizante. Din motive încă necunoscute, începând cu orele 23.00, inamicul a încetat complet focul de artillerie manifestat atât de violent în cursul zilei, fapt ce a creat condiții bune de ambarcare la bordul navelor. Inamicul a continuat atacurile cu o intensitate sporită în această perioadă. Cel mai greu încercat a fost养 "Durostor" care a suportat mai multe atacuri ale aviației inamice, fiind scufundată la orele 16.30, la circa 70 Mm sud de Sevastopol. Convoaiele ajunse în cursul nopții de 12/13 mai la Chersones nu au mai găsit trupe organizate, capabile de luptă, peninsula Crimeea fiind ocupată complet de armata sovietică.

Operațiunea de evacuare a Crimeii s-a încheiat la 14 mai, când ultimele nave au intrat în portul Constanța. La 13 mai 1944, la sediul Comandamentului Amiral Marea Neagră, a avut loc o conferință la care au participat generalul Nicolae Șova, Subsecretar de Stat pentru Marină, Viceamiral Ioan Georgescu, Șeful Statului Major al Marinei Regale și Viceamiral Helmuth Brinkmann, unde s-a analizat modul în care s-a desfășurat evacuarea trupelor din Crimeea. Viceamiralul Brinkmann a adus elogii asupra modului în care Marina Română și germană și-a îndeplinit misiunea: "Evacuarea Crimeii a fost o situație de resortul Comandamentelor de uscat și al transporturilor. Ea s-a transformat însă într-o operațiune de Marină. Condițiunile în care aceste operațiuni au avut loc, sunt istorice și unice. Sunt mândru să arătă că Marina Germană și Română de Război și de Comerț și-au îndeplinit misiunea până la capăt. Sunt mândru că Marina Română a mers cu mine



100%. În mod deosebit subliniez și am raportat Marelui Amiral Donitz că, Amiralul Macallariu a acționat cu toate forțele de care dispunea. Nu a fost o misiune de minte ci de inimă caldă. Dacă s-a reușit să se scoată trupele din Sevastopol rezultatul va trebui să se repartizeze în mod egal pentru germani și pentru Marina Română. Mulțumesc că mi-ai dat prilejul să-mi execut misiunea".

După cum reiese dintr-un raport înaintat de Comandanțul Portului și Zonei Constanța, locotenent-comandorul Radu Budescu către Comandanțul Litoralului Maritim și Fluvial, comandorul Nicolae Bardescu, în cadrul transporturilor efectuate în intervalul 15 aprilie - 14 mai (este vorba de datele sosirii în portul Constanța a transporturilor) s-au transportat un total de 113.511 oameni. Aceste transporturi s-au desfășurat în trei faze.

În prima fază, 15 aprilie - 25 aprilie, evacuarea s-a desfășurat în mod organizat, pierderile în nave și oameni au fost minime, iar numărul oamenilor transportați a fost de 63.210, adică 55%.

În fază a doua, 25 aprilie - 10 mai, planul de evacuare a fost redus la minimum luându-se măsuri de trimitere a unor efective proaspete, muniții și produse petroliere, numărul celor transportați fiind de 19.397, adică 17%, fără pierderi de nave.

În fază a treia, 10 mai - 14 mai, au fost transportați un număr de 30.904 adică 28%, cu pierderi foarte mari în nave și oameni. Pentru transportul acestor oameni au fost folosite în total: 171 bacuri germane; 151 nave și mici ambarcațiuni sub pavilion german sau ungur; 21 nave române în care sunt incluse și navele române de război care au luat militari evacuați la bord. Navele române au transportat un efectiv de 18.414 oameni.

După modul în care s-au desfășurat operațiunile de evacuare inamicul a avut stăpânirea aeriană, manifestându-se extrem de agresiv, acționând cu aviația de bombardament, aero-torpiloare, aviația de asalt, și de vânătoare. A dus acțiuni îndrăznețe și a executat atacuri prin surprindere împotriva navelor de transport cu vedete rapide și motocanoniere. A intervenit cu toate submarinele disponibile în zonele de



# Eroi au fost...

afluire ale convoaielor și pe direcțiile generale de marș fiind semnalate nu mai puțin de 7 submarine. Nu a angajat grupări navale organizate cu forțe de suprafață, cu excepția atacului cu motocanoniere din ultima parte a evacuării. A ținut sub focul artileriei de coastă singurul loc accesibil pentru vase, în zona capului Chersones. De remarcat faptul că inamicul nu a respectat legile de onoare ale războiului și a atacat naufragiații aflați pe plute și pe ambarcațiuni, scăpați în urma pierderilor suferite prin scufundarea unor vase de transport. După o statistică întocmită de comandantul Forțelor Navale Maritime reiese că, în total, cele 25 de convoai organizează în această perioadă au suportat 441 atacuri de aviație, 12 atacuri cu submarinele, un atac cu motocanonierele și un atac cu vedetele rapide.

În aceste condiții grele forțele noastre navale de suprafață au făcut față tuturor atacurilor inamice pornite din aer de sub apă și de pe litoral și s-au străduit să împlinească un mare gol provocat de lipsa protecției aeriene. Ele au provocat inamicului pierderi destul de serioase ajungându-se la 12 avioane doborâte, un submarin sigur scufundat, 4 submarine avariate, o vedetă scufundată. Navele de război au mai transportat, în plus, cifre apreciabile de naufragiați, astfel că un distrugător a luat la bord circa 700 de militari peste cifra de echipaj. Pierderile provocate de inamic în rândul navelor de transport și de război ar fi fost neînsemnante în această operație dacă s-ar fi putut interveni cu aviația de vânătoare.

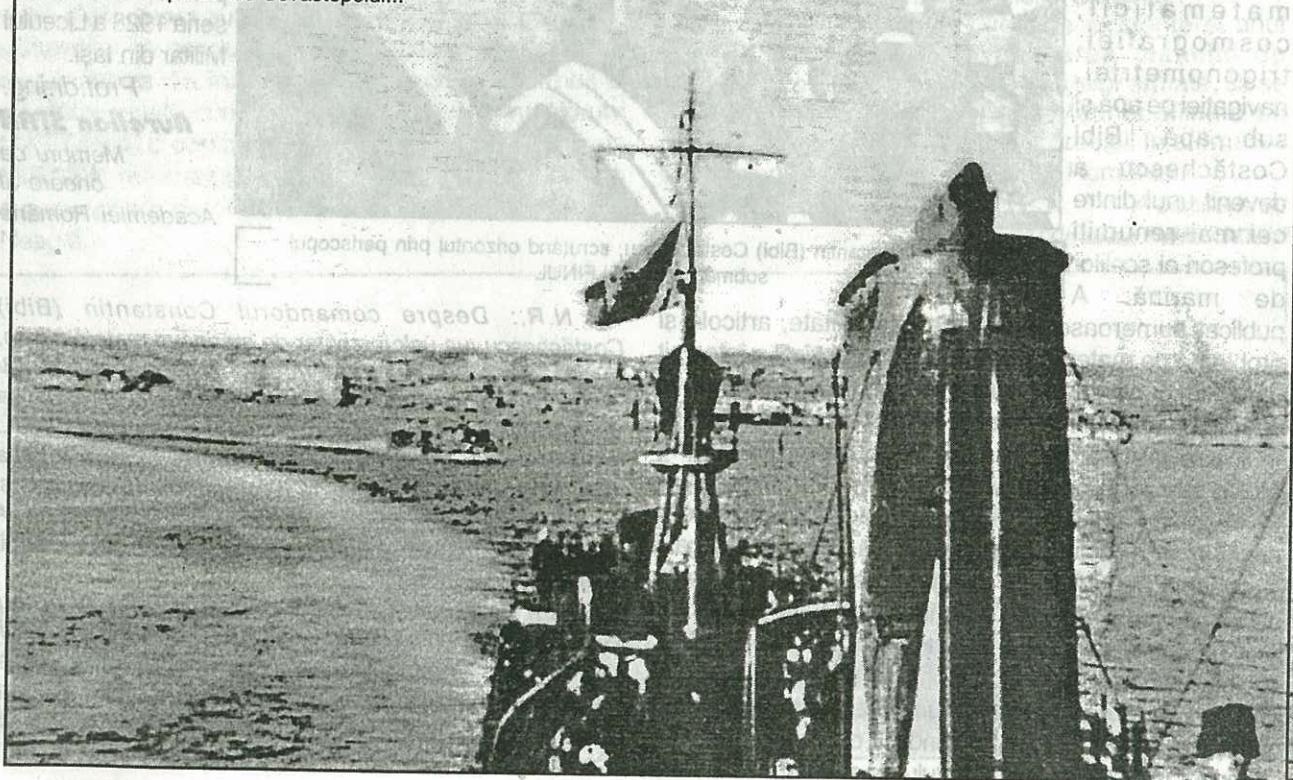
*„Cu toată reacțiunea aprigă a inamicului și cu toată vremea defavorabilă s-au înregistrat realizări unice în felul lor, în condițiunile cele mai grele”* consemna, printre altele, Ordinul de zi, emis după încheierea operației de comandantul Amiral German Marea Neagră, viceamiralul

Brinkmann, prin care aducea mulțumiri forțelor participante.

Retragerea trupelor româno - germane din Crimeea pe calea apei, intrată în istoriografia românească drept “OPERAȚIUNEA 60.000”, nu are corespondent în istoria bătăliilor navale din Marea Neagră. *“Operațiunea s-a desfășurat sub presiunea armatei de uscat, a aviației și a submarinelor adverse întâi în port, pe urmă în avanport și apoi direct la coastă”* afirma contraamiralul Horia Macellariu, ofițerul care a condus operația din partea Marinei Române. Ea se compară doar cu Operația “Dynamo”, petrecută cu patru ani mai înainte (27 mai - 4 iunie 1941), prin retragerea forțelor engleze de pe continent, de la Dunkerque. În ambele situații problema evacuării s-a pus, în principal, pentru trupe, materialul fiind în mare parte abandonat. Distanțele de parcurs pe timpul traversadei în cazul Dunkerque erau incomparabil mai mici presupunând un timp relativ redus cât navele cu trupe la bord rămâneau sub focul inamicului (40 mile marine față de 220 mile marine cât măsura distanța Sevastopol Constanța). Acoperirea aeronă în primul caz s-a putut manifesta eficient, aviației fiindu-i necesare doar 10 minute pentru a ajunge deasupra navelor proprii, în timp ce navele care evacau trupe din Crimeea parcurgeau, mai ales în partea a doua a retragerii, cea mai mare parte din drum, fără acoperire aeronă. Raportul dintre trupele evacuate și cele rămase în capul de pod a fost favorabil în cazul Dunkerque (80%) față de cazul Crimeea (67%). Procentajul pierderilor, în schimb, a fost favorabil în cazul evacuării din Crimeea - 14% nave militare și 18% nave civile - față de 23% nave militare și 18% nave civile în cazul Dunkerque.

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

Ultimele nave părăsesc Sevastopol...





# Respirația spirituală a mării

## BIBI COSTĂCHESCU – MARINAR ȘI... MATEMATICIAN

**N**u este de mirare că Bibi Costăchescu, care era încă de pe băncile școlii unul dintre cei mai buni elevi ai clasei, în special la matematică, a fost șeful promoției 1930 al Școlii Navale de Ofițeri din Constanța. Era văr cu Grigore Ioachim, elev al liceului cu trei ani mai mare decât seria noastră, devenit ulterior profesor doctor inginer la Institutul de Petrol și Gaze și membru corespondent al Academiei Române. De la el am împrumutat, colegul Bibi și cu mine, revista Gazeta Matematică, revistă care ne-a fascinat atât de mult încât ne-am făcut abonament. Aceasta ne-a stimulat gustul descifrării tainelor acestei minunate științe care ne-a oferit în viață cele mai deosebite satisfacții.

Prinț-o pregătire temeinică în domeniile matematicii, cosmografiei, trigonometriei, navigației pe apă și sub apă, Bibi Costăchescu a devenit unul dintre cei mai renumiți profesori ai școlilor de marină. A



Căpitanul Constantin (Bibi) Costăchescu, scrutând orizontul prin periscopul submarinului DELFINUL

publicat numeroase cursuri de specialitate, articole și probleme de matematică. În ultimii ani ai vieții a întocmit un volum cuprinzând 60 de probleme de matematică, în special cu aplicație în marină, lucrare care a fost folosită în liceele militare din Breaza, Constanța și Câmpulung Moldovenesc. În Gazeta Matematică nr. 1/1975 a publicat un interesant articol referitor la identificarea bolții cerești cu opt jaloane, metodă originală dedusă dintr-o îndelungată experiență personală ca navigator de cursă lungă și în calitate de comandant al submarinului DELFINUL. Iată cum este prezentat de către un reporter de război, în anul 1942: „Constantin Costăchescu, comandantul submarinului DELFINUL este un om voivnic, umeri lați, grumazul de fier și un piept pe care nu-l poți cuprinde. E o figură de adevarat marină (...) Cabina comandantului de submarin este plină

de cărți și icoane. Cărțile sunt tomuri de matematici superioare și el cunoaște știința cifrelor ca un profesor universitar”. Într-o scrisoare publicată în 1975 în Almanahul Satelor, Bibi Costăchescu insistă asupra mitologiei românești legată de bolta cerească. În finalul acestei scrisori se spune: „Multă lume cunoaște cântăretele de la televiziune sau pe jucătorii de fotbal însă nu cunosc cele mai frumoase constelații de pe cer – Orion sau Sirius, ori acestea sunt mai importante. Îmi permit să vă dau un sfat: învătați pe nepoți să iubească cerul și să cunoască stelele importante”.

În luna august 1983 un tragic accident de circulație a pus capăt vieții lui Bibi Costăchescu – unul dintre cei mai distinși marinari ai țării noastre și unul dintre cei mai apreciați colegi ai promoției noastre – seria 1928 a Liceului Militar din Iași.

**Prof.dr.ing.  
Aurelian STAN**  
Membru de  
onoare al  
Academiei Române

**N.R.: Despre comandorul Constantin (Bibi) Costăchescu, un valoros ofițer de marină și matematician, revista noastră a publicat informații și în numărul 32 (3/1995). Să amintim doar faptul că în timpul celui de-al Doilea Război Mondial a fost comandant pe submarinul DELFINUL. Pe timpul unei misiuni de luptă pe coastele Crimeei, în zona Ialta, la 5 noiembrie 1941, în jurul orei 08.45 a atacat și scufundat cu torpila nava de transport inamică URALET. A fost decorat cu cea mai înaltă distincție militară românească, Ordinul „Mihai Viteazul”.**

Am considerat util să publicăm și alte informații despre personalitatea comandorului Constantin (Bibi) Costăchescu, cel care a inițiat în tainele astronomiei nautice și navigației multe promoții de elevi studenți ai Școlii Superioare de Marină și Institutului de Marină din Constanța.



# Respirația spirituală a mării



## PSIHOLOGIE APLICATĂ

Apărută la editura Fundației Andrei Șaguna, lucrarea este necesară, în primul rând pentru armonizarea teoriei psihologice cu obiectivele concrete ale conducerii și acțiunii în diferite organizații, inclusiv în armată.

Scrisă de doi profesioniști în domeniu - Aurel Papari și Filaret Sîntion - carte se adresează celor care se pregătesc pentru o carieră în „câmpul” cunoașterii umane și științifice și, așa cum afirmă academicianul Constantin Bălăceanu Stolnici în cuvântul înainte, „poate reprezenta un manual de referință în pregătirea celor care, împinsă de curiozitatea profund umană, doresc să învețe pentru a-și putea ajuta semenii”.

S  
I  
E  
M  
N  
A  
L  
I  
T  
O  
R  
I  
A  
L

ALEXANDRU MANAFU

## INTENDENȚA ARMATEI ROMÂNE

### EROISM FĂRĂ GLORIE



Editura PER OMNES ARTES

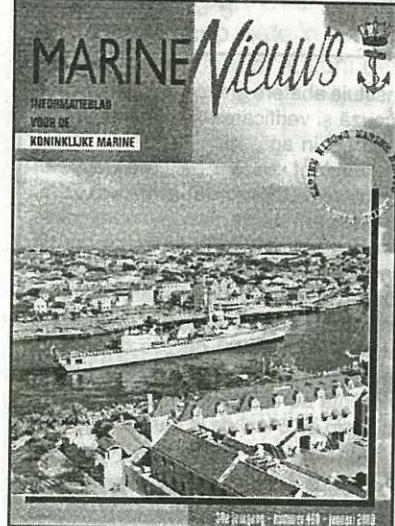
## INTENDENȚA ARMATEI ROMÂNE

### Eroism fără glorie

Aflată într-un nemeritat con de umbră de-a lungul anilor, Intendența Armatei Române ieșe în luminile rampei prin această lucrare scrisă cu rigurozitate și cu emoție. Argumentând eforturile autorului, dr. Mircea Dogaru subliniază: „Cartea domnului colonel Alexandru Manafu reconstituie drumul intendenței ca armă, de la începurile sale modeste până la actuala epocă a căutărilor în desert. În desert pentru că oricât de bine pregătit ar fi, intendentul nu poate lupta astăzi lipsit de armele sale – mijloacele financiare”.

(C.S.)

## REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACȚIEI



**MARINE NIEUWS** Revistă de informare editată de Marina Regală Olandeză (anul 30, numărul 460, ianuarie 2000). Am primit la redacție, prin amabilitatea domnului căpitan-comandor Gert De Nooy, atașatul militar al Olandei la București, primul număr al respectivei publicații pe anul în curs. (B.D.)

**BLAUE JUNGS** (februarie 2000) ● Bucătar pe o vedetă rapidă ● Nava de pasageri **Delphin** ● Caracteristici tehnico-tactice ale puitearelor de mine din clasa **Frauenlob** ● Exercițiu de simulare pentru înălțarea efectelor unui uragan ● Unitățile de transport rutier ale marinei ● Acțiuni de colaborare cu marina militară estoniană.

(C.S.)





## Mereu sensibile și generoase inimile bătrânilor marinari

„Această carte a fost adusă de tata, în urmă cu 70 de ani, din Italia, iar acesta de bunicul, la începutul veacului, de la Paris...“ Este un fragment din prezentarea recente a donației făcută Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, de domnul comandor (r) Niculae Koslinski, diplomat în istorie, elev al Scolii Navale Constanța în urmă cu șase decenii. Și, într-un adevărat ritual, cu emoție și pioșenie, continuă povestea fiecărui obiect, care însumează, pe lângă valoarea în sine și pe aceea că a aparținut tatălui, viceamiral Gheorghe Koslinski și bunicului, contraamiral Ernoil Koslinski. Pe un colț al paginii, de decenii, modestă și discretă, înflorește semnatura posesorului. Lucrările de marinărie, românești și străine, își vor afla locul într-un muzeu ce se naște.

Rămânen în atmosfera antebelică și pe timpul celei de-a doua vizite la doamna doctor Irina Rădulescu-Valasoglu și căpitan-comandor (r) Nicolae Valasoglu. Stăpânul casei își amintește, cu fireasca nostalgie, de anii de școală, petrecuți pe malul mării, la Constanța, de colegi, incitat fiind și de prietenii prezenti la discuție, domnii comandanți (r) Mihail Chirita și Nicolae Muijkov. Regret lipsa reportofonului, mai ales când, cu lux de amânanțe, relatează specializarea *arme sub apă* în Germania, unde l-au aflat evenimentele de la 23 august 1944, fiind internat în lagăr până la venirea aliaților.

Îl încântă faptul că unele lucrări din biblioteca familiei - socrul său, academicianul Andrei Rădulescu a fost un cunoscut jurist care a predat în anii '30 la Școala de Război - vor ajunge în expoziția ori în fondul documentar al Muzeului Academiei Navale. Domnia sa ține să doneze, pe lângă lucrări de marinărie, și valoroase tomuri de istorie și geografie națională, considerându-le, pe bună dreptate, la fel de utile pentru informarea oricărui student marină.

La plecare, luăm cu noi o parte dintre lucrările oferite cu generozitate dar și amintiri, dintre cele mai plăcute, ale unui distins reprezentant al marinei.

## Un deceniu de la reînființarea Ligii Navale Române - Filiala București



Vineri, 25 februarie, sala de festivități a Cercului

Militar Național a găzduit adunarea membrilor Ligii Navale Române - Filiala București - prilejuită de aniversarea unui deceniu de la reînființare.

Amirali, ofițeri aflați în retragere ori în rezervă s-au întinut pentru a sărbători evenimentul. Ei nu au vrut să fie singuri, invitând să ia parte la bucuria lor pe membri coralei „D.D.Botez“, afilată și ea la un deceniu de viață.

Acțiunea a fost, ca întotdeauna, o reușită și dorim, odată cu tradiționalul „La mulți ani!“, ca înimile acestor împătimiți lupi de mare să rămână mereu tinere, iar vântul să le fie mereu prielnic.

**Mariana PĂVĂLOIU**

## CURIER JURIDIC

### Desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă

În acest număr și în numerole viitoare vom aborda o problemă des întâlnită și nu întotdeauna în cele mai bune condiții rezolvată, anume desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă, ca măsură extremă de încetare a relațiilor de muncă, și efectele ei.

În legislația actuală, desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă este reglementată de art. 130, aliniat 1, litera i. din Codul Muncii și art. 52 din Ordinul General al Ministrului Apărării Naționale nr. 13/1993.

În lumina acestor reglementări definim abaterea disciplinară, ca încărcarea cu vinovătie de către cel încadrat în muncă - indiferent de funcția sau postul pe care îl ocupă - a obligațiilor sale, inclusiv a normelor de comportament.

Sanctionurile disciplinare cu aplicabilitate generală sunt conform Codului Muncii: mustrarea; avertismentul; retragerea uneia sau mai multor gradații sau trepte de salarizare pe o perioadă de 1-3 luni sau, în cazul celor încadrati cu salariul la nivelul de bază, diminuarea acestuia cu 5-10% pe aceeași perioadă, reducerea salariului și reducerea indemnizației de conducere pe durata 1-3 luni cu 5-10%; retrogradarea în funcție sau categorie - în cadrul aceleiași profesii - pe durata 1-3 luni și desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă.

Așa cum rezultă din această enumerare, cea mai gravă sancțiune este desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă.

Contractul de muncă poate fi desfăcut din inițiativa unității când salariatul săvârșește o abateră gravă sau încalcă în mod repetat obligațiile sale de muncă, inclusiv normele de comportament în unitate.

Art. 52 din O.G.13/1993 explicităză reglementarea din Codul Muncii în sensul că fapta săvârșită, în sine sau prin consecințele ei, prezintă un caracter grav, de natură, să pericliteze bunul mers al unității, când împrejurările în care a fost săvârșită evidențiază că persoana în cauză are o atitudine vădit contrar normelor de conduită la locul de muncă, sau când comportarea anterioară a acesteia îndreptățește a se crede că o sancțiune disciplinară mai ușoară nu și atinge scopul educativ.

Deoarece, așa cum am arătat, este vorba de o măsură extremă, la ea trebuie să se recurgă numai când față de fapta comisă și de împrejurările în care aceasta s-a comis, se impune concluzia că persoana vinovată nu mai poate fi menținută în cadrul colectivului de muncă, ținându-se seama de bunul mers al unității.

Aprecierea cu privire la aplicarea sancțiunii revine comandanțului unității, după cercetarea prealabilă a faptei ce



constituie abatere gravă, ascultarea celui în cauză și verificarea susținerilor făcute de acesta în apărare.

Evident, pentru aplicarea acestei măsuri se va ține seama de cauzele, gravitatea și urmările abaterii, împrejurările în care a fost săvârșită fapta, gradul de vinovătie a persoanei și dacă aceasta a mai avut anterior și alte abateri.

Termenul de aplicare a acestei sancțiuni este de 30 de zile de la data când cel în drept să o aplice a luat la cunoștință de săvârșirea abaterii, dar nu mai târziu de 6 luni de la comiterea ei.

**Consilier juridic  
Ana HUCHIU**



# ARSENAL NAVAL

## GOALKEEPER

Goalkeeper este un sistem de armament antiaerian de apărare apropiată a navei (CIWS – Close In Weapon System) complet automatizat, realizat de firma olandeză Signaalapparaten Bv, având ca destinație principală distrugerea rachetelor antinavă care au străpuns apărarea antiaeriană înaintată. Sistemul poate fi folosit eficient și împotriva altor ținte aeriene (avioane, elicoptere) și navale. Pe lângă varianta de bază sunt asigurate și alte două variante de conducere a focului: semi-automat și manual.

Sistemul înglobează într-un tot unitar radarul de supraveghere/căutare (60 de rotații pe minut), un radar de urmărire dual band, sistemul de conducere a focului și tunul Gatling GAV-8/A cu 7 țevi de calibrul 30 mm, cu o cadență de tragere de 4.200 de lovitură pe minut. Sistemul este echipat cu o cameră TV sau, optional, cu IR (infraroșu) pentru urmărirea automată optronica a țintei. Totodată, sistemul

realizează întregul proces, de la căutarea și detecția țintei până la distrugerea acesteia, inclusiv selecția următoarei ținte în funcție de gradul de periculozitate. Ierarhizarea țintelor după gradul de periculozitate este realizată automat de către un calculator pentru date preliminare și este imediat urmată de direcționarea antenei radarului de urmărire pe țintă care are gradul de periculozitate cel mai ridicat. Funcționarea permanentă a radarului de căutare, pe toată durata în care radarul de urmărire este pe țintă, asigură angajamentul rapid al următoarei ținte într-un scenariu multi-țintă.

Capacitatea magaziei de muniție este de 1.190 de lovitură, ceea ce permite angajarea mai multor ținte înainte de reîncărcare. Realimentarea cu muniție a tunului se face sub punte, personalul fiind astfel protejat în condiții de luptă, în timp ce radarul de căutare rămâne operațional. Optional, poate fi montat un sistem automat de



încărcare care reduce semnificativ timpul de realimentare.

Sistemul realizează următoarele performanțe: • asigură detecția țintei în condiții de bruijă și a fenomenului de clutter; • timp de reacție foarte mic în condițiile în care rachetele au o traiectorie secvențială în momentul atacului; • asigură corecția automată a tragerii; • asigură o dispersie foarte mică a proiectilelor în condițiile de tragere în serii lungi; • folosește muniție care se bazează pe principiul energiei cinetice și care la contactul cu încărcătura de luptă a rachetei produce detonarea acesteia și implicit distrugerea rachetei (denumirea NATO a acestui tip de proiectil este APDS – Armour Piercing Discarding Sabot sau proiectil subcalibrul cu miez perforant cu manșon detașabil – fabricat de EUROMETAAL N.V.); • viața țevilor acestui tun este foarte mare, ceea ce este important în cazul scenariului multi-țintă.

*Locotenent  
Laurențiu MESTEACA*

