

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 70 (IULIE 2000)





## SUMAR

### 11 OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

### 21 IN MEMORIAM

Viceamiral-comandorul Gheorghe Sandu a trecut în legendă

### 22 ACEȘTI SOLDAȚI FĂRĂ UNIFORMĂ

Ce vor salariații civili din armată?

### 24 RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Amurgul Veneției în poezia lui Eminescu.

Mereu sensibile și generoase  
inimile bătrânilor  
marinari

### 28 ARSENAL NAVAL

Sistemul naval de  
apărare apropiată  
antiaeriană cu rachete  
SEAWOLF

### 29 ENCICLOPEDIA NAVELOR

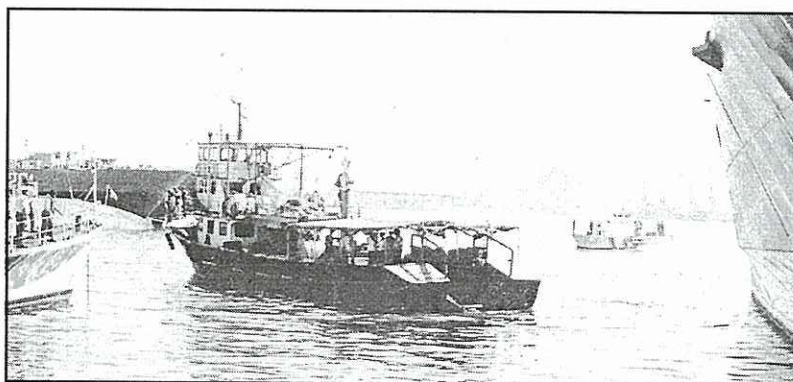
Monitoare maritime  
britanice

### 30 CURIER JURIDIC

Încheierea contractului  
de muncă, pe perioadă  
determinată

### 31 UMR

### 26 FLOTA TURCIEI SE POATE DESFĂȘURA ÎN „APELE ALBASTRE“



### 12 GARDA DE COASTĂ CONSTANȚA ÎN ANOTIMPUL CALCANULUI

În ultimele luni Garda de Coastă Constanța s-a aflat în repetate rânduri pe prima pagină a ziarelor și la jurnalele de știri de la majoritatea televiziunilor. Ca în fiecare an din ultimul deceniu, în „sezonul” calcanului Garda de Coastă lucrează din greu.



### 6 30 DE ANI DE LA ÎNFIINTAREA DIVIZIONULUI NAVE-ȘCOALĂ. 1970-2000

### INTERVIURILE REVISTEI



**3 Contraamiral  
VICTOR AUREL BLIDEA,**  
locțiitor al șefului Statului Major al  
Forțelor Navale



**7 Căpitan-comandor  
DORIN STĂNESCU,**  
comandantul Divizionului  
nave-școală

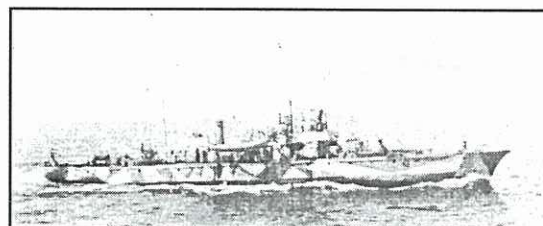


**13 Căpitan-comandor  
FLORIAN GHEORMA,**  
comandantul Gărzii de Coastă  
Constanța



**17 Domnul  
M. HAYATI SOYSAL,**  
consulul general al Turciei la  
Constanța

### 18 EROI AU FOST... 80 de ani de la intrarea în înzestrare a navelor canoniere





# RESCUE EAGLE 2000

## UN NOU „EXAMEN DE CAPACITATE“

Interviu cu domnul contraamiral **VICTOR AUREL BLIDEA**  
loțiitor al Șefului Statului Major al Forțelor Navale

– Domnule contraamiral, cu 6 ani în urmă, mai exact la 26 ianuarie 1994, România era prima țară care semna Documentul cadru privind Parteneriatul pentru Pace. Tot din aceeași perioadă au început aplicațiile internaționale cu nave aparținând unor flote NATO sau partenerie cu participarea navelor militare românești. Cum puteți caracteriza evoluția participării navelor noastre la aceste aplicații?



– Așa este, chiar în vara anului 1994 am participat cu distrugătorul MĂRĂȘEȘTI la primul exercițiu NATO - PFP „MARITIME PARTNER” care a avut loc în Marea Neagră, exercițiu la care am avut șansa de a participa ca ofițer planificator și apoi m-am implicat efectiv în desfășurarea acestuia. De atunci, în fiecare an, Marina Militară s-a implicat intens în mai toate exercițiile navale de parteneriat din zona de sud-est, mă refer la zona mediteraneană; mai mult, am ieșit și la ocean cu distrugătorul MĂRĂȘEȘTI, în anul 1998, în zona Golfului Biscaya. Pot spune că am participat la aceste exerciții cu toate clasele de nave din structura Marinei noastre, chiar

și cu navele fluviale, reușind să câpătăm o bună experiență în modul de folosire a procedurilor specifice flotelor NATO, să fim în măsură să conducem formațiuni navale în acțiuni de căutare și salvare, controlul mării, ajutor umanitar, operațiuni de sprijinul păcii. În urma acțiunilor prestate de navele noastre, de ofițerii de la bord cât și de cei ce s-au ocupat cu planificarea acțiunilor, am fost cooptați în structurile de comandă și conducere a unor exerciții, am primit comanda unor grupuri în structura cărora au intrat navele noastre alături de nave ale unor țări membre NATO, iar la exercițiul „RESCUE EAGLE” de anul acesta, care se desfășoară în Marea Neagră, unde noi suntem țară gazdă, am primit comanda și controlul integral al acțiunilor ce se vor desfășura pe mare.

Ca o sinteză, din 1994 și până în prezent am participat cu forțe ale Marinei Militare la 53 de exerciții însumând circa 100 de nave. De remarcat în același timp că începând cu anul 1998 din lipsa fondurilor financiare necesare nu am mai participat cu nave la exerciții în afara Mării Negre și se pare că nici nu vom mai participa prea curând.

– În perioada 9 - 19 iulie 2000 este planificată a se desfășura aplicația „RESCUE EAGLE 2000”, evenimentul principal al pregătirii în cadrul parteneriatului din acest an. Care este amploarea acestui exercițiu, ca

spațiu și forțe participante, în raport și cu altele, similare, de pe alte „teatre de acțiune”?

– Conform programului de parteneriat România-NATO, anul acesta urmează să se mai desfășoare o serie de exerciții cum sunt: „COOPERATIVE KEY 2000” al Forțelor Aeriene, cu participarea a 400 de militari români și 200 de militari străini; „BEST EFFORT 2000” al Forțelor Terestre, unde vor fi angajați, în 14 activități, 800 de militari români și 400 străini. Eu consider că reprezentativ pentru eforturile României de a demonstra capabilitățile sale actuale de potențial viitor membru al Alianței o constituie exercițiul NATO-PFP, „RESCUE EAGLE 2000”, organizat și condus de Forțele Navale, dar în care sunt implicate elemente ale Forțelor Aeriene, Forțelor Terestre, implicit ale Forțelor Navale, elemente ale Direcției Asistenței Medicale din cadrul M.Ap.N. și subunități ale Ministerului de Interne, respectiv Jandarmeria și Pompierii, exercițiu în care sunt angajate efective însumând **2.530 militari**, dintre care **1.560 străini**. Până acum acest exercițiu era bilateral, România-SUA, în anul acesta luând formă multinațională cu o componentă de uscat cu forțe de asigurare adecvate tematicii și o componentă navală. Componenta de uscat a exercițiului va constitui o forță de 1.300 de oameni din România (o companie infanterie, un pluton de poliție militară, un pluton jandarmi, un pluton tehnică de luptă, o companie de logistică, o grupă de pompieri, 14 TAB-uri, 17 camioane); SUA (798 militari constând în efective



## INTERVIU



ale Gărzii Naționale, un detașament de asigurare medicală, o unitate aeropurtată și de scafandri); Moldova (78 militari, personal de infanterie, geniu și medical); Georgia (36 militari, personal medical și de infanterie); Turcia (mijloace amfibii și de uscat); Germania (un avion patrulare); Italia (personal medical de infanterie și geniu), iar pe mare vor evolua unități navale ale României (două fregate, două dragoare, o navă de intervenție cu scafandri și grup de scafandri); Greciei (0 fregată și un avion); Turciei (o fregată, o navă desant, o companie amfibie); Franței (o fregată). Vor participa, de asemenea, cu observatori Bulgaria, Ungaria, Azerbaidjan, Slovacia.

**– Care este scenariul exercițiului și ce obiective și-a propus?**

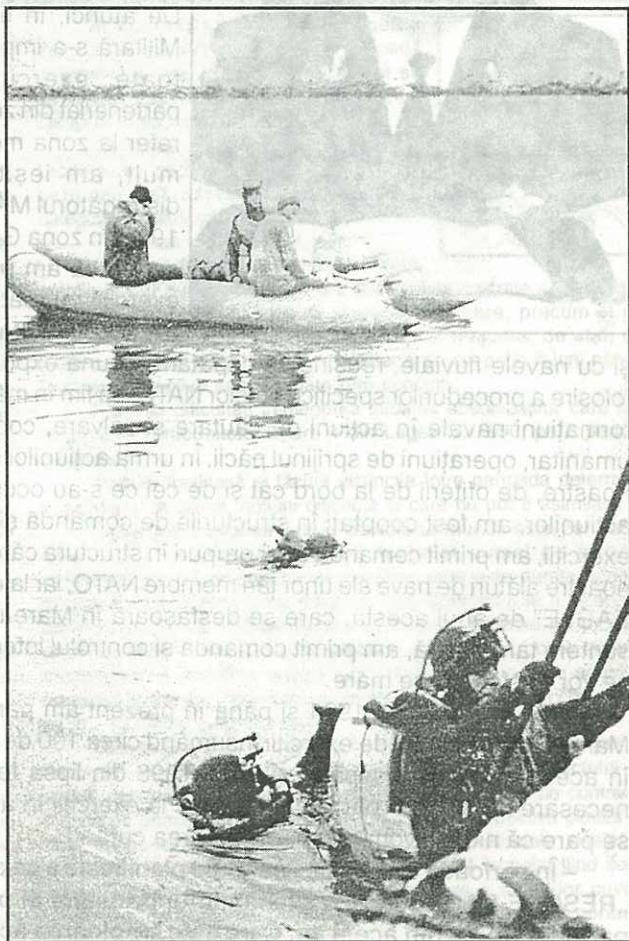
– „RESCUE EAGLE 2000” este un exercițiu de asigurare a asistenței umanitare pe un scenariu care are la bază situații potențiale în zonă.

Astfel, la nord de Constanța, în Greenland (nume convențional) s-a înregistrat un puternic seism care a cauzat importante disfuncționalități în sistemul de electricitate și apă potabilă. Porțiuni importante de șosea și cale ferată au devenit impracticabile. Asistența medicală este limitată, iar alimentele, apa potabilă și medicamentele sunt pe cale să se epuizeze. Greenland nu are capacitatea de a face față singură acestei catastrofe. Sunt mobilizate grupurile de servicii publice care asigură aprovizionarea. Deși populația locală este deschisă și sprijină operațiunile de ajutorare, lipsa acută a alimentelor și a benzinei va provoca o inflație rapidă, se va dezvolta piața neagră, fiind posibil ca unele formațiuni locale să ceară „taxe de drum” pentru convoaiele umanitare. Se impun a fi luate măsuri de securitate pentru protejarea grupurilor naționale și internaționale de ajutorare. Întreaga acțiune de pe uscat este asigurată și sprijinită de o grupare navală ce acționează pe mare, în raionul respectiv.

Conform cu acest scenariu, forțele multinaționale participante la aceste acțiuni umanitare își propun să asigure asistența medicală pentru populația afectată, să distribuie apă potabilă și alimente, să asigure securitatea populației și, acolo unde este nevoie, să efectueze operațiuni de curățire și să ajute la reconstrucție.

Aplicația se va desfășura pe durata a 3 zile - în afara celor 7 zile pregătitoare - ziua I-a fiind 16 iulie, dată la care forțele SUA se găsesc deja în Greenland, în zona portului Constanța, unde, împreună cu forțele țării gazdă, efectuează un exercițiu de asistență medicală și asigurare a securității.

Obiectivele principale pe care și le-a propus exercițiul vor fi: antrenarea și perfecționarea comandantilor și statelor majore multinaționale în conducerea acțiunilor de sprijinul păcii; îmbunătățirea pregătirii individuale a personalului din cele 3 categorii de forțe pentru a fi gata de a acționa, în bune condiții, ca elemente componente ale acelorași forțe pentru ducerea de operațiuni în comun în sprijinul păcii; să asigure o oportunitate personalului participant de a face schimb de informații, opinii și experiență în domeniul operațiunilor de sprijinul păcii.







– La aplicațiile precedente au existat numeroase aprecieri pozitive la adresa modului în care s-au prezentat și au acționat ofițerii și echipajele navelor românești. Cum apreciați pregătirea pentru exercițiul din acest an a navelor și echipajelor române și care sunt rezultatele scontate?

– Exercițiul din acest an, sub forma în care a fost conceput, cu participare multinațională, la care, așa cum v-am mai spus, vor participa circa 1300 de oameni numai la uscat, constituie pentru noi un examen deosebit de dificil, mai ales din punct de vedere al organizării și al suportului logistic. Trebuie să asigurăm amenajarea pentru campare a două tabere, una la poligonul Babadag și o alta pe plaja de la Vadu, desfășurarea unei vieți normale în cadrul acestor tabere, afluirea și defluirea trupelor pe mare, pe teren și prin aer și, de asemenea, să asigurăm bazarea navelor participante în portul Constanța. În același timp, fiind nominalizați pentru conducerea acțiunilor grupării navale trebuie să pregătim toate exercițiile și documentele necesare conducerii acestora pe mare, precum și pregătirea ofițerilor ce vor face parte din comanda grupării. Din experiența pe care o avem până acum și cu pregătirea ce o au ofițerii noștri în urma exercițiilor anterioare sau de la cursurile pe care le-au urmat în unele țări NATO am speranța că vom reuși să răspundem corespunzător solicitărilor acestui exercițiu. Țin să menționez că cei mai solicitați în momentul de față sunt tehnicienii și cei din sectorul logisticii care, datorită faptului că deschiderea bugetară pentru exercițiu a fost efectuată periculos de târziu (spun "periculos" pentru faptul că o întârziere cu încă 3 zile ar fi compromis pregătirea și desfășurarea exercițiului) sunt

nevoiți să lucreze zi și noapte pentru procurarea materialelor necesare, asigurarea contractelor de livrare a hranei, organizarea taberelor și transportul alimentelor astfel ca pe data de 3 iulie să fie în măsură să primească primele elemente participante la exercițiu. Este, dacă vreți, un *Examen de Capacitate* pe care ne dorim să-l trecem cu bine. Și nu ne îndoim că o vom face!

– O ultimă întrebare, domnule contraamiral. Care este stadiul interoperabilității la această dată?

– Problema interoperabilității a ajuns la stadiul la care nu mai depinde de noi. În conformitate cu planurile și programele ce le avem în scopul realizării obiectivelor de interoperabilitate nu mai putem face nimic fără bani. Tot ceea ce era prevăzut a se realiza fără cheltuieli materiale s-a realizat. Din momentul de față, continuarea programului necesită fonduri financiare evaluate și solicitate ca necesare, dar, așa cum se știe, situația economiei naționale se va reflecta în mod negativ și asupra acestor activități ale noastre. Trebuie să reținem faptul că fără nave și echipamente compatibile nu putem fi interoperabili. Bunăvoința, buna credință, profesionalismul și dorința nu sunt suficiente pentru a intra în alianță. În acest moment putem aprecia că structura cu cel mai apropiat nivel de interoperabilitate este Grupul de scafandri de luptă și deminori.

– Domnule contraamiral, în numele cititorilor revistei vă mulțumesc pentru informațiile date în legătură cu aceste activități deosebit de importante pentru pregătirea de comandament și de luptă din Forțele Navale Române.

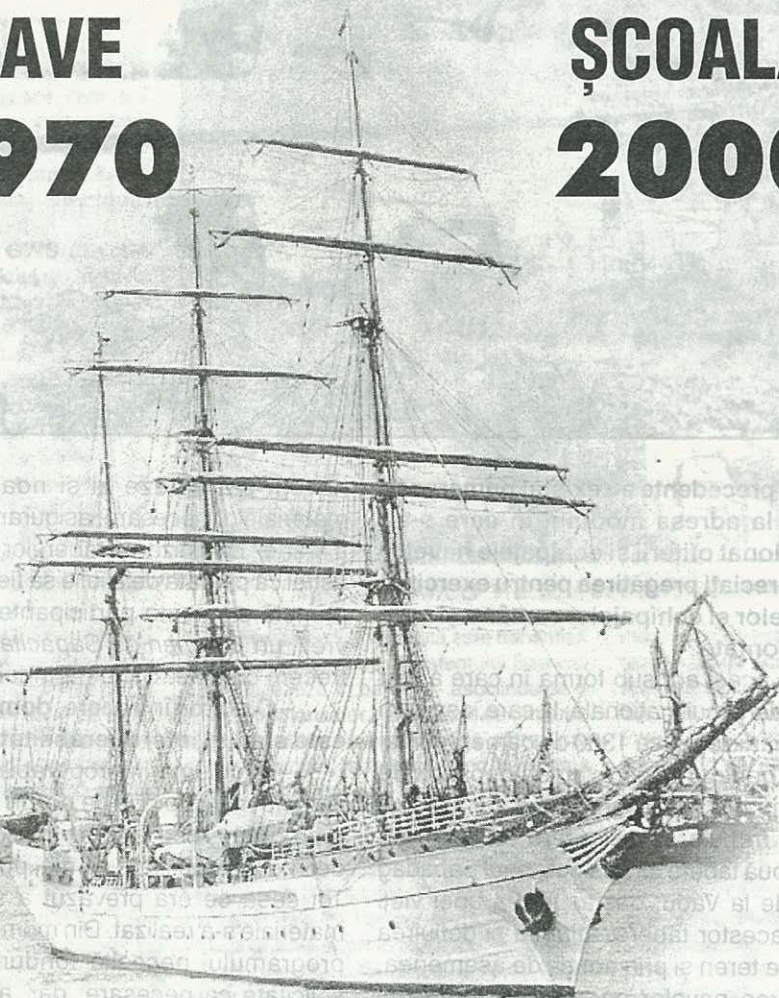
Comandor dr.  
Ioan DAMASCHIN



# 30 DE ANI

DE LA ÎNFIINȚAREA  
NAVE  
1970

DIVIZIONULUI  
ȘCOALĂ  
2000



## COMANDANȚII DIVIZIONULUI DE NAVE-ȘCOALĂ

Comandor (r) **Constantin GEORGESCU** (1970-1973)  
Comandor (r) **Alexandru HÂRJAN** (1973-1978)  
Comandor (r) **Constantin BARAC** (1978-1984)  
Comandor (r) **Dan STĂICULESCU** (1984-1985)  
Comandor (r) **Ilie DRĂGUȘIN** (1985-1989)

Locotenent-comandor **Dumitru PANĂ** (interimat, 1989-1990)  
Comandor (r) **Marin GÂZEA** (1990-1993)  
Căpitan-comandor (r) **Dumitru PANĂ** (1993-1997)  
Căpitan-comandor **Gavrilă ARDELEAN** (1997-1999)  
Căpitan-comandor **Dorin STĂNESCU** (actualul comandant, începând din anul 1999)





## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

# ACESTE VITALE „AMFITEATRE“ PLUTITOARE ALE MARINEI ROMÂNE

Locotenent-colonel

**Costin CONSTANDACHE**

– Domnule căpitan-comandor Dorin Stănescu, în calitate dumneavoastră de comandant al unei unități de elită a Marinei, prin intermediul căreia numeroase generații de tineri au pășit pragul esențial ce desparte teoria de practică, în procesul formării viitorilor ofițeri de marină, vă rugăm să ne vorbiți despre semnificația aniversării (la 1 august a.c.) a 30 de ani de la înființarea Divizionului de nave-școală.



– În ce mă privește, întâmpin această sărbătoare cu o vie emoție. Cu gândul că succed, eu și cea mai mare parte din colaboratorii mei actuali, unei generații care a onorat pe deplin școala românească de marină, a afirmat-o și a impus-o atât în țară cât și în străinătate! Cu gândul la datoria morală de a menține unitatea la înălțimea celor 30 de ani de experiență, de împliniri și realizări care au consacrat-o și au fixat-o în conștiința MARINEI ROMÂNE! Este, fără îndoială, momentul în care îndreptăm un sincer omagiu către toți

aceia care, prin profesionalism, pasiune și multă muncă, au pregătit, pentru lupta cu marea, mii de ofițeri și maiștri de marină, militari care și-au satisfăcut stagiul militar sau, mai nou, angajați pe bază de contract. Este un prilej minunat de a exprima întreaga noastră grațitudine pentru corpul de comandă, cadrele didactice și logistica ACADEMIEI NAVALE; încerc un gând frumos către ȘCOALA MILITARĂ DE MAIȘTRI DE MARINĂ și nu pot să ascund resentimentele față de desființarea, din rațiuni conjuncturale, a LICEULUI MILITAR DE MARINĂ „ALEXANDRU IOAN CUZA”. Se poate, însă, să fi surprins la mine și stinghereala firească parcurgerii unui asemenea moment aniversar, fără NS MIRCEA și NST ALBATROS în operativitate, respectiv în centrul activităților jubiliare!

– Într-adevăr, absența lor estompează din aureola sărbătorii. Așadar, speranța de a-l avea pe MIRCEA în operativitate, în această vară, așa cum afirmați într-un

material publicat, la început de an, în revista noastră, nu s-a împlinit. Care este cauza întârzierii?

– Desigur, informația la care faceți referire îmi aparține deși nu se bazează pe o estimare personală. Ca să răspund punctual, trebuie să spun că NS MIRCEA se află, în continuare, în Șantierul Naval Brăila, cu un stadiu al reparației ajuns în jurul procentului de 80-85%; lucrările au un ritm lent din cauza finanțării greoaie, mereu în urma execuției, motiv pentru care nu mai putem vorbi de respectarea nici unui grafic prestabilit. Practic, scenariul se repetă continuu. M.Ap.N. nu poate susține finanțarea în avans conform legii, Șantierul nu poate fi obligat la calitate și termene, lucrările se amână, timpul trece, mai crește prețul manoperei, mai scade leul... și perspectivele sunt din ce în ce mai încețoșate!

– Și, totuși, am înțeles că există un consens, pe verticala sistemului militar, pentru finalizarea prioritară a navei!

– Există, și, dacă vreți, este singurul lucru real valoros! Avem o conlucrare viabilă, observăm eforturile și prioritatea dată finalizării NS MIRCEA, dar nimic nu ține loc de bani, în această situație. Am avut în anul trecut o mică sponsorizare, foarte bine venită, dar insuficientă pentru a depăși impasul; probabil că noi, unitatea, am făcut prea puțin pentru a mediatiza nevoia stringentă de navă sau, dintr-o modestie caracteristică militarilor, dar păguboasă acum, nu am știut să facem lobby-ul corespunzător, când și cum trebuia, pentru sensibilizarea vreunui domeniu mai avut al societății românești.

– Despre NST ALBATROS ce ne puteți spune?

– Ne zbatem mult și noi, dar, mai ales, ACADEMIA NAVALĂ; rezultatele sunt categorice în urma eforturilor. Într-o accepțiune generală, ne aflăm înaintea licitației de închiriere a navei; mai urmează apoi andocarea, reclasificarea și de-abia după aceea putem vorbi de o preliminară a plecării în primul voiaj, ca navă-școală și de transport. Când va fi asta? Nu știu. În hățișul legislativ birocratic actual, dar și în conjunctura nesigură a companiilor de profil, totul îndeamnă la precauție. E foarte corect la precauție, da, dar la ezitare continuă, nu! Cred că ajung 5 ani de circumspecție!

– Unitatea s-a întărit de curând cu nava 281 CONSTANȚA pe care ați comandat-o aproape 5 ani. Ce semnificație are faptul pentru unitatea de nave-școală?

– Nava 281 CONSTANȚA, datorită multifuncționalității ei, poate fi, în condiții foarte bune, și navă-școală; în fapt, în ultimii patru ani, nava a preluat majoritatea sarcinilor de practică de pe platforma de învățământ de marină. Spun asta pentru a aminti că această navă a fost, inițial, navă de comandament; ea are valoroase capacități de cazare, hrănire și instruire, mari posibilități de navigație maritimă și chiar oceanică, îndeosebi după reparația și redotarea parțială din 1998. Și, chiar dacă pot fi acuzat de subiectivism, spun cu toată răspunderea că este o achiziție de o deosebită importanță pentru unitate și ACADEMIA NAVALĂ. Susțin că această întărire a componentei practic-aplicative a instituției etalon a învățământului de marină trebuie să continue și să tindă spre diversificare pentru a răspunde exigențelor actuale și viitoare.





## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

**☞** – Ca să încheiem trecerea în revistă a unității, ce ne puteți spune despre cele câteva nave mici și șalupe?

– Ele întregesc foarte bine paleta de „servicii” pentru învățământ; am în vedere rolul lor deosebit pentru primii pași ai viitorilor comandanți de nave, prima ucenicie la timonă și mașini, primul legănat de navă... și enumerarea premierelor poate continua. Fac mari eforturi, însă, pentru a reuși menținerea lor în operativitate întrucât, cu realism, nu mă pot gândi, în perspectiva apropiată, la niște reparații de anvergură.

– Ați spus, mai devreme, ceva despre necesitatea întăririi și diversificării unității de nave școală. Ce ați avut în vedere?

– În concepția mea, soliditatea învățământului de marină constă, între altele, și într-o capacitate superioară de aliniere la standardele internaționale, la cerințele „pieții” în domeniu; trebuie să înțelegem noi și să lămurim, ulterior, și pe alții că meseria de ofițer de marină sau chiar de marinar este una cu vocație mondială; altfel spus, facem agricultura cum vrem în România și dacă vrem, dar de navigat, ne pregătim să navigăm, oriunde, după reguli și cutume unanimitate acceptate.

Mai concret, unitatea de nave-școală trebuie să aibă nave cu care să dezvolte toate tipurile de navigație, în gama de funcțiuni actuale din FORȚELE NAVALE și marina comercială, la mare și la fluviu; trebuie să susțină pregătirea practică de însușire a COLREG, buna practică marinărească, pregătirea de salvare și supraviețuire pe mare. Aceasta înseamnă nave de mare și fluviu, un personal înalt calificat și o bună organizare; înseamnă voință, perseverență și înclinația spre o calificare nouă - comandantul instructor, specialistul instructor.

Privind finanțarea mizez pe înțelegerea justă a problematicii de învățământ de către eșaloanele noastre superioare, pe restructurarea organismului militar naval și, nu în ultimul rând, pe o concepție pragmatică de obținere a fondurilor din prestări servicii - instrucție pe mare în comun cu țări partenere, navigație în beneficiu privat, chiar și de agrement, preluarea unor sarcini de practică marinărească ale altor instituții de profil etc. Pe scurt, o altă idee despre cum să trecem peste mereu insuficienta finanțare de la buget!

– „Scrutând” viitorul, sunteți optimist?

– Cred, sincer, că greutățile mari prin care trecem noi și școala de marină, în general, sunt conjuncturale; nevoia de personal calificat de marină va crește constant pe măsura redresării economiei naționale concomitent cu necesitatea de apărare a intereselor românești pe mare. Așadar, cred în viitorul entității pe care o comand, în rolul ei formativ-educativ și în utilitatea ei de perspectivă. Sunt, însă, convins că acest viitor trebuie impus, demonstrat în fiecare etapă. Mă bazez pe o echipă de conducere tânără, hotărâtă să sfințească locul, pe echipaje dornice de afirmare, pe relații de muncă pe măsura ambițiilor pe care le avem și, nu în ultimul rând, pe vremuri mai bune. ■

### CÂTEVA GÂNDURILE ACEASTĂ SĂRBĂTOARE DE SUFLET ȘI MARINĂRIE

Locotenent-colonel

**Costin CONSTANDACHE**

Am rugat pe trei dintre foștii comandanți ai Divizionului nave-școală să ne spună câteva cuvinte ce „îmbracă” gânduri și amintiri privind anii în care s-au aflat la „timona” acestor adevărate „amfiteatre” plutitoare în care tinerii își desăvârșeau idealul - acela de a deveni ofițeri ai Marinei Române, militare sau comerciale.

#### „M-am simțit aici, ca acasă...”

Comandor (r) **Alexandru Hârjan** - „În momentul înființării Divizionului mă aflu la comanda navei-școală „MIRCEA”. Acest fapt s-a produs după îndelungi demersuri ale ofițerilor din Marina Militară (între care mă numărăm și eu) ce relevau necesitatea creării unei astfel de unități, vitale pentru formarea și instruirea viitorilor ofițeri de marină. Ani de zile, nave-școală „MIRCEA” fusese „plimbată” de Căpitanie prin portul Constanța, fără să aibă un loc al său de acostare, deși exista un ordin al ministerului conform căruia nava era bazată la Constanța. N-aveam, așadar, loc de acostare stabil, legături la cheu pentru apă, energie etc. și am „trăit” grație unor oameni inimoși - directori ai instituțiilor portuare - ce înțelegeau bine ce reprezentam noi pentru Marină. Situația s-a perpetuat și după înființarea Divizionului, până în anul 1971, când, în sfârșit, ni s-a acordat o dană. Unitatea - comandată de domnul comandor (r) Constantin Georgescu - avea ca nucleu nave-școală „MIRCEA”, nava hidrografică 112, tancul D.M. 131, vedeta torpiloare 92 și trei șalupe. Cu timpul a fost adus pentru divizion un ponton. În condițiile de atunci, înființarea divizionului cu aceste nave eterogene, dar reprezentative, a fost deosebit de benefică pentru studenții marinari care puteau să „pășească” prin intermediul lor în larg, în „anticamera” viitoarei profesii, să efectueze practica, să deprindă cunoașterea vieții la bord, efectuarea manevrelor etc., fără să se mai deplaseze la Mangalia, unde era bazată flota Marinei Militare.

În anul 1973 am avut onoarea să fiu numit comandant al Divizionului și faptul că mă aflu pe „MIRCEA” încă din 1965, și mă simțeam în unitate ca acasă, m-a ajutat să preiau „din mers” comanda pe care am îndeplinit-o, timp de 5 ani, cu dăruirea și devotamentul unui om conștient de rolul acestor nave și acestor echipaje de elită, în asigurarea viitorului Marinei Militare”.

#### „Un colectiv de cadre de elită”

Comandor (r) **Ilie Drăgușin** - „Am fost la comanda Divizionului, începând din anul 1985, vreme de patru ani. Veneam de la Academia Navală unde fusesem șase ani șeful Facultății de Navigație și activitatea de instruire a studenților avea, în ce mă privește, continuitate; schimbam doar amfiteatrul de la uscat cu cel „plutitor”, al navelor-școală.

Continuare în pag. 10



## File din jurnalul istoric al Divizionului FAPTE, OAMENI, REALIZĂRI

Mariana PĂVĂLOIU

**E**xistența școlii navale implică, precum o condiție sine qua non, pe cea a unei nave-școală. Numai împreună pot instrui teoretic și practic tinerii care au optat pentru cariera de marină. Și cum „Numai navele cu pânze pot forma adevărați marinari”, după cum afirma un bătrân și încercat lup de mare, amiralul Eustațiu Sebastian, la început (1882) a fost bricul MIRCEA. Marșurile lui de instrucție, fie că porneau de la Galați la Sulina, ori până la Constanța - cele obișnuite - ori până la Genova, la Kiel, în Arhipelag ș.a., pe lângă partea formativă, nava a devenit „un simbol. O afirmare a suveranității noastre pe apă - „Mircea” era România” (Jean Bart). Și pentru ca simbolul să nu devină amintire, când bătrânul ALBATROS, cu aripile lăsate, a venit de peste mări și țări, i-a luat locul tânărul și falnicul MIRCEA (1939), construit și prin banul dat de moldovean, muntean, transilvănean și basarabean, ca trăitori într-o țară cu ape, dar mai ales până la „Marea cea mare”. Născut sub zodia focului - primul său marș de instrucție în Marea Mediterană (iulie-septembrie 1939) a fost încheiat printr-un drum drept Alexandria - Constanța, când norii războiului se adunau - va renaște, în același Șantier Blohm und Voss, Hamburg (1965), gata de noi vâiaje, cu mașini ori cu vele, întru folosul tinerilor învățacei în ale marinăriei.

Anul 1970 a marcat un nou început în viața bricului MIRCEA, o navă care a generat un spirit omonim, nu putea să nu polarizeze în jurul ei forțe benefice, împreună creând un cadru organizatoric propice desfășurării procesului de învățământ: înființarea Divizionului 306 nave-școală. Subordonat

direct Școlii Militare de ofițeri activi de marină „Mircea cel Bătrân”, divizionul a avut în componere, pe lângă nava-școală, nava hidrografică (N.H.112) - cândva, ea însăși efectuase în Mediterana marșuri de instrucție cu elevii marinari -, șalupa maritimă de remoraj salvare-scafandri (S.R.S. 572) și vedeta maritimă auxiliară (V.A. 181). Efectivul numeric al Divizionului se ridica la 127 de persoane. Primul comandant a fost desemnat căpitanul de rangul I **Constantin Georgescu**, iar la cârma navei-școală căpitan de rangul I **Alexandru Hârjan**.

În vara următoare, în intervalul 14-23 iulie, nava școală a efectuat un marș de instrucție cu elevii în Marea Mediterană, făcând escală în porturile Tunis, Casablanca și La Valleta, iar în perioada 30 august-4 septembrie a primit vizita navei-școală „Amerigo Vespucci”, iar după trei săptămâni pe cea a cursanților „Colegiului regal pentru studii în domeniul apărării” din Anglia. Din ziua de 21 octombrie 1971, în cadrul divizionului s-a înființat grupul de nave mici, pentru ca din anul 1974, să intre în componerea Divizionului 306 și nava-școală MATELOT, folosită în marșuri de instrucție în apele teritoriale și la ancoră, în portul Mangalia, mai ales pentru elevii Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”.

În vara anului 1972, nava-școală a efectuat două marșuri, unul punct terminus Toulon, iar celălalt Sevastopol. De menționat că nava hidrografică a început, din vara anului 1973, o serie de activități pe mare cu specialiști ai Institutului Român de Cercetări Marine, și tot ea a servit în cadrul unor aplicații proprii ale Marinei Militare ori în cooperare cu marinele țărilor vecine, ca navă de comandament.

La 15 septembrie 1973, comandant al divizionului a fost numit căpitanul de rangul I **Alexandru Hârjan**, funcție ce o va deține timp de cinci ani până când, la 16 august 1978, comanda Divizionului 306 nave-școală a fost încredințată căpitanului de rangul I **Constantin Barac**.

În afara marșurilor devenite de rutină, la Sevastopol, MIRCEA a străbătut în acești ani rute în Mediterana, Atlantic. La 4 martie 1976, MIRCEA a părăsit portul Constanța, pentru a răspunde invitației de a participa la sărbătorirea bicentenarului independenței Statelor Unite. A fost cel mai lung marș din viața lui MIRCEA, în care au fost parcurse 19.549 mile marine (din care 12.963 mile marine cu motor și 6.586 mile marine cu vele). Porturile din America în care a ancorat MIRCEA au fost: Las Palmas, Recife, La Guaira, Barraquella, Vera Cruz, Havana, Hamilton, Newport, New-York, Philadelphia, Baltimore, Charleston, Ponte del Gada. Nava a avut la bord, pe lângă elevii Institutului de Marină, și elevii Școlii Militare de Maștri de Marină. A fost un marș în care cadre și elevi au câștigat experiență unică. În ziua de 30 august 1976, nava, așteptată pe cheu de însuși comandantul Marinei Militare, a acostat la ora 10,20, la dana O, după un marș de 180 de zile, în care participase la Regata a III-a - Bermuda - Newport, desfășurată în cadrul „Op. Sail '76”.

O altă premieră, de data aceasta în apele teritoriale, a fost îndeplinirea unor activități de supraveghere a primei platforme de foraj marin românești, GLORIA, de către nava hidrografică N.H. 112. Legat de această navă se cere amintit marșul de instrucție din octombrie 1978, 





## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

☞ Constanța - Galați, în condiții meteo și hidro dificile. La comandă s-a aflat însuși comandantul institutului, contraamiral ing. **Ilie Ștefan**. Pe lângă marinari, generos, MIRCEA a primit la bordul său și „alte arme”. Așa se face că în aprilie 1982 a efectuat un marș în vederea cunoașterii coastei de către ofițerii-elevi ai Academiei Militare, conduși de către general-maior **Dumitru I. Dumitru**.

La 17 mai 1984, în cadrul Divizionului au fost sărbătoriți cei 45 de ani de la sosirea bricului MIRCEA în țară.

La sfârșitul anului 1984, comanda unității a fost predată căpitanului de rangul I **Dan Stăiculescu**, care o va deține timp de aproape un an de zile.

La 17 noiembrie 1985, căpitanul de rangul I **Ilie Drăgușin** a fost numit la comanda Divizionului 306.

În anul 1989, comanda este deținută prin interimatul șefului de stat major, căpitan de rangul III **Dumitru Pană**. Pe timpul

aprilie 1994, în urma pensionării căpitanului de rangul I **Marin Gâzea**.

În acești ani, în cadrul Divizionului s-a desfășurat o bogată activitate de instruire a elevilor și militarilor în termen și cei cu termen redus. De asemenea, unitatea și, mai ales, MIRCEA au fost, de-a lungul timpului, gazde ospitaliere pentru delegații militare și civile, românești și străine. Marșurile de instrucție s-au desfășurat mai mult în Marea Neagră, ultimul fiind întreprins în perioada 31 iulie - 6 august 1994, iar de la 4 octombrie (același an) nava se află în Șantierul Naval Brăila, în vederea executării reparației capitale. Între anii 1997 - 1999, funcția de comandant al Divizionului a fost girată de șeful de stat major, căpitan-comandorul **Gavrilă Ardelean**.

În ziua de 15 noiembrie 1999, în baza ordinului M.O.211, la comanda Divizionului a fost numit căpitan-comandorul **Dorin Stănescu**.

În cele trei decenii de existență, în cadrul Divizionului 306 nave-școală s-au instruit prin cursuri de tunari, timonieri, semnalizatori, radiotelegrafiști, radiolocatoriști, contingente de tineri. De asemenea, practica efectuată la bordul navei-școală MIRCEA, a N.H.112, a INMAR-ului și MATELOT-ului a contribuit din plin la formarea tinerelor generații de ofițeri și maiștri



evenimentelor din decembrie 1989, cadrele și militarii în termen din cadrul Divizionului au asigurat, prin patrulă de control, porțile 1 și 5 ale Portului Constanța. Începând cu 10 martie 1990, Divizionul are un nou comandant,

căpitanul de rangul I **Marin Gâzea**, iar în statul de organizare intră un cuter-școală, INMAR. Șeful de stat major, căpitan de rangul III **Dumitru Pană** a fost numit în funcția de comandant al Divizionului 306, începând cu

militari ai Marinei Militare Române. Deși s-a încercat suplینirea bricului prin folosirea celorlalte nave, totuși fără MIRCEA suntem mai săraci și mai triști, chiar și în zi de sărbătoare...



Urmare din pag. 8

Ce doresc să spun e că-mi amintesc cu mare plăcere anii de muncă în Divizion, unde am găsit un colectiv de cadre într-adevăr de elită, de profesioniști dăruți meseriei și mării, pe care n-a fost nevoie să-l formez ci doar să-l conduc.

Nucleul unității l-a reprezentat, desigur, nava-școală „MIRCEA”, care este simbolul și spiritul tutelar al Marinei Române, dar vreau să relev că, alături de el, toate celelalte nave își aveau rolul lor, deosebit de important, în realizarea complexului proces de formare al unui ofițer de marină. Un rol pe care - nave și oameni - l-au onorat la parametrii maximi.”

### „Căci oamenii stau sub vremi...”

Comandor (r) **Marin Gâzea** - „Opțiunea mea pentru Marina Militară a fost una pentru o profesiune de credință căreia m-am dăruit trup și suflet. Dar „oamenii stau sub vremi”, cum spune cronicarul, iar eu, ca și milioane de români, a trebuit să suport vicisitudinile „epocii de aur”. Astfel, „o piesă” la dosar (aveam o rudă fugită în străinătate) m-a „plimbat” prin trei comandamente (Marină, Grăniceri și unitățile de muncă de la Canal), mereu pe „muchia” excluderii din armată, cu toate că obținusem bune rezultate profesionale (absolvisem Academia de Înalte Studii Militare, am fost comandant de navă, lector la Catedra de Marină, la Academia Militară București etc.).

Revoluția m-a prins la comanda unei unități a Marinei Militare (300 de oameni) care lucra la Canal. În ianuarie 1990, la ordinul comandantului Marinei Militare, am preluat paza și apărarea orașului Constanța. Ce vreau să subliniez e că soldații mei și-au îndeplinit datoria (și au fost apreciați pentru asta) fără să tragă un foc de armă.

Tot în 1990 am fost numit la comanda Divizionului nave-școală fapt ce a constituit pentru mine o mare onoare și mare bucurie a omului ce se „întorcea din exil”, în sfârșit acasă, la... meseria lui. Am colaborat excelent cu colectivul Divizionului ce nutrea un exemplar atașament față de profesiune. Și... deși e greu să dau un exemplu, totuși voi releva omul și marinarul deosebit care era șeful meu de Stat Major, **Dumitru Pană**, om de mare valoare și caracter, care, la recomandarea mea - și sunt bucuros că ea s-a împlinit - m-a urmat, din 1993, la comanda Divizionului.”



## OASPEȚI AI MARINEI MILITARE



↑ În perioada 6 - 8 iunie 2000, Statul Major al Forțelor Navale a primit vizita comandantului Forțelor Navale Aliate din Sudul Europei, viceamiralul **Luigi Lillo**. Vizita face parte din Programul de Lucru al Parteneriatului pentru Pace pe anul 2000 și este prima de acest fel a comandantului acestei structuri în România. Ea a avut drept scop stabilirea unor relații bilaterale oficiale cu șeful Statului Major al Forțelor Navale precum și discutarea modalităților concrete de colaborare pe viitor. A fost vizitat Centrul de Scafandri, portul Constanța și distrugătorul Mărășești.

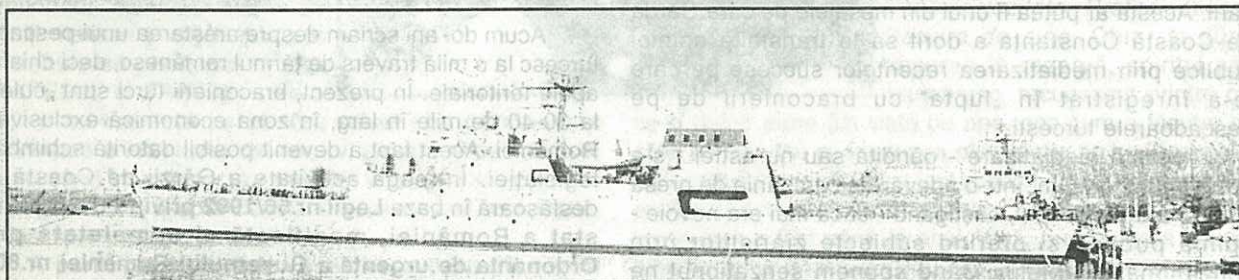


↑ La invitația șefului Statului Major General, general de divizie dr. **Mircea Chelaru**, în perioada 5 - 8 iunie 2000 la Constanța s-a aflat o delegație militară austriacă condusă de generalul **Horst Pleiner**, inspector general al trupelor din Austria. Programul delegației a cuprins vizitarea distrugătorului MĂRĂȘEȘTI, iar în cea de-a doua zi, urmărirea în Delta a unui exercițiu tactic specific Flotei de Dunăre privind acțiunea comună a vedetelor blindate și infanteriei marine.



← Viceamiralul **George Ioannidis**, șeful Statului Major al Marinei Militare a Greciei, a efectuat în perioada 21-23 iunie a.c. o vizită la Constanța, la invitația Statului Major al Forțelor Navale Române. Scopul vizitei a constat în identificarea posibilităților de dezvoltare a cooperării dintre cele două instituții, studierea și valorificarea experienței partenerilor eleni cu privire la reforma instituțională și alinierea la standardele occidentale a Forțelor Navale Române. De asemenea, s-au purtat discuții în legătură cu promovarea imaginii Forțelor Navale Române în țările partenere și stabilirea unor direcții în vederea cunoașterii reciproce cu privire la activitățile desfășurate la nivelul conducerii din Forțele Navale ale Greciei și României. Oaspeții eleni au vizitat Centrul de Scafandri, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și distrugătorul Mărășești.

## COOPERATIVE PARTNER 2000



Anul acesta exercițiul multinațional „COOPERATIVE PARTNER 2000” a fost găzduit de Ucraina, în perioada 19 - 30 iunie 2000. Au participat forțe militare din Statele Unite, Marea Britanie, Ucraina, Franța, Turcia, Grecia, Suedia, Bulgaria, Georgia și România. România a fost reprezentată de corveta CAM. EUSTATIU SEBASTIAN (264), un pluton de infanterie marină format din 25 de militari angajați pe bază de contract, o grupă de scafandri formată din 7 militari, o grupă medicală compusă din 5 specialiști, precum și doi ofițeri în statul major al exercițiului.

Exercițiul - care după cum se cunoaște este conceput în spiritul Parteneriatului pentru Pace și a fost condus de

Comandamentul Forțelor Aliate din Sudul Europei împreună cu Marina Militară a Ucrainei - a urmărit creșterea capacității forțelor militare din țările partenere în conducerea și executarea operațiunilor de sprijinire a păcii. În cadrul exercițiului s-au desfășurat operațiuni de luptă împotriva minelor, de acordare a asistenței umanitare precum și de asigurare a asistenței medicale în cadrul acestor operații. Programul exercițiului a inclus antrenamente în procedurile de comandă și control în zonele de operațiuni maritime și amfibii, antrenamente în folosirea procedurilor standard de operare, a regulilor de angajament, dar și antrenamente în comunicații și ducerea acțiunilor de luptă în mediile relevante pentru o operațiune de sprijinire a păcii.





Foc în plin și amenzi... de milioane

# GARDA DE COASTĂ CONSTANȚA ÎN ANOTIMPUL CALCANULUI



În ultimele luni, Garda de Coastă s-a aflat în repetate rânduri pe prima pagină a ziarelor și la jurnalele de știri de la majoritatea televiziunilor. Ca în fiecare an din ultimul deceniu, în „sezonul” calcanului (de la sfârșitul lunii martie și până în iulie) Garda de Coastă lucrează din greu. Anul acesta cu noutăți: deschiderea focului în plin,

desfășurarea activității după o nouă legislație și cu responsabilități sporite. Cum și de ce se trage în plin, de ce pescadoarele turcești își asumă un asemenea risc, care e „legenda” calcanului, ce îi lipsește Gărzii de Coastă și care e poziția Turciei - acestea sunt întrebările la care vom încerca să răspundem în rândurile de mai jos.

**Bogdan DINU**

**I** ntr-o vreme în care sărăcia tinde să se generalizeze în societatea noastră, iar o parte tot mai importantă din puținii noștri bani iau calea - prin diferite taxe și impozite - bugetului, contribuabilul, cetățeanul de rând, are tot dreptul să afle și să fie informat asupra modului cum sunt folosiți acești bani. Acesta ar putea fi unul din mesajele pe care Garda de Coastă Constanța a dorit să le transmită opiniei publice prin mediatizarea recentelor succese pe care le-a înregistrat în „lupta” cu braconierii de pe pescadoarele turcești.

Această mediatizare - gândită sau nu astfel - s-a transformat, oricum, într-o adevărată campanie de presă care și-a atins scopul, câștigând - dacă mai era nevoie - opinia publică și oferind subiecte ziariștilor prin senzaționalul faptelor. Când spunem senzațional ne referim și la latura comică: un ziar central de mare tiraj ilustra o astfel de știre pe prima pagină și în interior cu o fotografie a unui distrugător american AEGIS din clasa Arleigh Burke cu următoarea explicație - „Nava militară românească era să o încurce!!!” Oricât de mult ne-am dori o nouă dotare pentru Garda de Coastă, trebuie să recunoaștem că la o astfel de navă chiar că nu ne-am gândit! După cum nu putem fi de acord nici cu maniera în care un ziar local - publicând un articol despre un exercițiu demonstrativ prezentat de Garda de Coastă Constanța

în luna mai - a rezervat un întreg paragraf filtrului de cafea defect al instituției, motiv pentru care ziariștii prezenți nu au reușit să bea o cafea! Incontestabil, Garda de Coastă mai are încă un drum lung de parcurs. Dar tot atât de adevărat este și faptul că minusurile din activitatea ei nu pot fi imputate oamenilor din această structură. Ele țin, în primul rând, de legislație și dotare.

## Între legislație și dotare

Acum doi ani scriam despre arestarea unui pescador turcesc la o milă travers de țărmul românesc, deci chiar în apele teritoriale. În prezent, braconierii turci sunt „culeși” la 30-40 de mile în larg, în zona economică exclusivă a României. Acest fapt a devenit posibil datorită schimbării legislației. Întreaga activitate a Gărzii de Coastă se desfășoară în baza **Legii nr.56/1992 privind frontiera de stat a României, modificată și completată prin Ordonanța de urgență a Guvernului României nr.80/4 iunie 1999**. Nu dorim să redăm aici toate articolele de lege sau misiunile Gărzii de Coastă, mai ales că revista noastră a mai publicat articole pe această temă. Dincolo de reorganizare, această lege aduce două noi elemente: extinderea responsabilităților Gărzii de Coastă și asupra zonei economice exclusive și permisiunea de a deschide focul.

În ceea ce privește responsabilitatea în zona economică exclusivă, acest drept „de oprire, reținere, control și conducere pentru cercetări în porturile României a



## „Prioritatea numărul unu pentru Garda de Coastă este dotarea“

interviu cu căpitan-comandorul **Florian Gheorma**, comandantul Gărzii de Coastă Constanța



- Domnule căpitan-comandor, e mai puternică Garda de Coastă decât fosta Marină Grăniceră?

- Din punctul meu de vedere este mai puternică, prin responsabilitățile sporite pe care le are, respectiv în apele maritime interioare, apele teritoriale, zona contiguă și zona economică exclusivă.

- Care e prioritatea numărul unu pentru Garda de Coastă în momentul de față: dotarea, legislația, personalul?

- Prioritatea numărul unu ar fi dotarea; pe locul doi, legislația, iar pe locul trei, o nouă structură care să aibă nu numai ceea ce are în momentul de față Garda de Coastă ci și alte organisme care au în momentul de față atribuții în aceleași domenii în care acționăm și noi. Din punctul meu de vedere, legislația ar trebui să fie mai dură, pentru a preveni încălcările din zona noastră de responsabilitate și îndeosebi în zona economică exclusivă în care statul român are drepturi suverane.

- Braconajul pescadoarelor turcești este, în momentul de față,

principala problemă a Gărzii de Coastă sau e doar cea mai mediatizată?

- Principala problemă este braconajul, dar nu numai din partea pescadoarelor turcești, pentru că braconieri există și în rândul pescarilor români, e drept că nu la același nivel, ci doar cu ambarcațiuni mici și un număr redus de plase.

- Cum colaborați cu celelalte organisme din zonă, inclusiv cu Marina Militară?

- Cu celelalte organisme din zona de acțiune a Gărzii de Coastă avem relații de colaborare bune, mă refer la direcțiile de Poliție de Frontieră din Constanța și Tulcea, cu vama, cu căpitaniile de porturi. Relații bune avem și cu Forțele Navale, în sensul că primim informații cu privire la diferite ținte care apar și nu se identifică prin sistemul dinaintea stabilit, dar consider că mai bune ar fi acțiunile în comun dat fiind faptul că Marina Militară are nave cu posibilități de acțiune în mare altele decât cele ale Gărzii de Coastă, pe mare de gradul 4 și 5 unde aceste pescadoare turcești încă încălcă legea. Noi nu

putem acționa date fiind navele vechi pe care le avem. În altă ordine de idei, ar fi bine dacă am putea să facem reparațiile la navele noastre nu la Brăila - unde le facem acum - ci în Șantierul Naval Militar de la Mangalia de exemplu, unde am mai făcut, la compensație cu Marina Militară care ar putea să folosească baza noastră de reparații de la Brăila.

- Ce vă doriți pentru Garda de Coastă Constanța?

- Pentru noua structură, aș dori să ne putem duce la bun sfârșit misiunile ce ne revin, să avem rezultate mai bune îndeosebi în prevenire și mai puțin în constatare și sancționare și, evident, o dotare și o legislație mai bună.

navelor ... care au încălcat ... drepturile suverane ale României în zona contiguă sau în zona economică exclusivă ... sau care ar afecta interesele și suveranitatea statului român" este clar formulată în articolul 15, ceea ce ne scutește de orice alte comentarii. Ca o paranteză, conceptul de zonă economică exclusivă a fost formulat prin convenția de la Montego Bay din anul 1982, ratificată de România în 1996, și în mod normal ea se întinde până la 200 de mile marine. În condițiile Mării Negre însă, ea se întinde până la 95 - 112 mile marine, cu excepția Insulei Șerpilor. În mod curios, deși la noi zona economică exclusivă era reglementată încă din 1985 printr-un decret al lui Nicolae Ceaușescu, până la apariția ultimei reglementări legislative în domeniu la care am făcut referire, Garda de Coastă nu avea responsabilități în această zonă.

Dotarea este, însă, de departe problema cea mai „fierbinte“ a Gărzii de Coastă Constanța. Cele opt nave sunt vechi și ineficiente. Există numai două GPS-uri (Sistem de poziționare globală - echipament esențial în desfășurarea activității) montate la nave. Al treilea a fost cumpărat de un ofițer al unității din bani proprii (costul

este de 150 de dolari) și este „aruncat“ de la o navă la alta în largul mării în timpul misiunilor specifice. Să fie bugetul Ministerului de Interne atât de sărac încât să nu poată fi achiziționate încă patru astfel de echipamente? Ne gândim și la articolul 72 al amintitei legi, care prevede ca o parte din sumele încasate ca amenzi, sau de valorificare a bunurilor de contrabandă, revine formațiunii constatoare - Garda de Coastă în cazul de față - pentru completarea cheltuielilor de capital și materiale (sau aceste echipamente sunt trecute cumva la investiții?) ca și pentru fondul de premiere.

După cum am aflat de la căpitan-comandorul **Florian Gheorma**, comandantul Gărzii de Coastă Constanța, bugetul pe acest an prevede suma necesară pentru achiziționarea unei nave noi, cu un deplasament până la 300 de tone (cele actuale au 130 de tone), cu o lungime de 50-60 de metri (față de 38 de metri), capabilă să facă față unei mări de gradul 5-6, dotată cu tehnică și aparatură performantă, precum și achiziționarea altor ambarcațiuni pentru control portuar și intervenții în Delta și pe Dunăre. Dacă acest lucru se va materializa, noi vom fi primii care vom semnala acest adevărat eveniment.





Locotenent-comandorul Laurențiu Pahomie și  
secundul său, aspirant Marius Ciciu.

## Foc în plin?

Din reportajele - e adevărat, puțin „fardate” - prezentate de diferite televiziuni, cetățeanul de rând a rămas puțin nedumerit. Nedumerirea se referă la deschiderea focului în plin și la urmările sale. Cunoscând numărul mare de cartușe trase în unele cazuri (chiar și 120), același cetățean nu a putut formula decât două ipoteze (în lipsa unor explicații pertinente): fie nu s-a executat foc în plin (cunoscând efectul devastator pe care îl au mitralierele de calibrul 14,5 mm asupra unui pescador), fie e vorba de incompetența personalului Gărzii de Coastă. Ambele variante sunt complet false.

Deschiderea focului în plin este o problemă serioasă și cu implicații grave (morți, răniți, distrugerii materiale) și este reglementată prin articolul 19 (1-5) care ocupă aproape o pagină din legea amintită. Se cunoaște faptul că abia după epuizarea somațiilor legal transmise prin toate mijloacele de comunicare radio, optico-vizuale și acustice se poate trece la executarea focului de avertisment. Dacă nici acum nava respectivă nu se supune, se va folosi armamentul de la bord după - ceea ce poate nu se știe - „a fost avertizat echipajul acesteia să se deplaseze în partea din față a navei prin somația: „Părăsiți pupa, vom deschide foc în plin!” După ce s-a convins că avertismentul a fost înțeles, nava Gărzii de coastă va deschide foc în plin, de la mică distanță, asupra părții din spate a navei urmărite, căutându-se pe cât posibil lovirea aparatului propulsor.” După cum se observă - și așa cum a reieșit și dintr-o discuție cu locotenent-comandorul **Laurențiu Pahomie**, comandantul navei Gărzii de Coastă, este acela care trebuie să se convingă că avertismentul a fost înțeles și cei în cauză s-au deplasat la prova. Din fericire, până acum nu s-a înregistrat un incident care să se soldeze cu victime pentru a vedea care ar fi cursul anchetei. Este adevărat, totuși, că ofițerul respectiv este „acoperit” de următorul paragraf al legii: „Întreaga răspundere pentru nesupunere la somație și pentru consecințele ce decurg din ignorarea avertismentelor navelor Gărzii de Coastă revine comandantului sau înlocuitorului legal al comandantului navei urmărite.”

Căpitan-comandorul **Florian Gheorma** ne-a declarat că, inițial, forurile superioare de la București nu au recomandat deschiderea focului în plin. Ulterior însă, poziția acestora s-a modificat. În realitate, în majoritatea cazurilor, se trag salve repetate de avertisment, la intimidare sau în prova pescadorului respectiv pentru al convinge că se trage cu muniție de război. Dacă încearcă să fugă se trage în plin în pupa navei. La prima reținere a pescadorului Guvenler II din 22 mai a.c. (larg mediatizată de presă) acesta a continuat să fugă chiar și când gloanțele loveau pupa navei. Abia atunci când câteva gloanțe au lovit, accidental, cabina de comandă, pescadorul s-a predat.

Prevederile legii în acest domeniu sunt aliniate la legislația internațională, iar oamenii Gărzii de Coastă sunt obligați să acționeze conform legii (la bordul fiecărei nave există un documentar cu toate fazele somațiilor și deschiderii focului, precum și perioadele de timp dintre somații pentru ca cei în cauză „să priceapă”). În alte părți de lume, cel târziu după focul de avertisment din prova navei, nu mai sunt necesare alte demersuri. La noi, încă o dată, legea refuză să „se plieze” pe realitatea românească.

## Guvenler II - runda a doua

Chiar în ziua documentării noastre, pescadorul turcesc Guvenler II a fost surprins, pentru a treia oară, și reținut și adus în port pentru cercetări pentru a doua oară în numai două săptămâni. Prezenți pe cheu în momentul aducerii pescadorului, am solicitat căpitanului **Daniel Dumitru**, șef de secție și cel care a comandat vedeta maritimă 238, să ne relateze faptele: „Astăzi problema a fost mai simplă (față de acțiunea din 22 mai, n.n.), în sensul că a ascultat somațiile noastre atunci când am ajuns lângă el. Mai dificil a fost până am ajuns lângă el; era ceață, vizibilitate sub 50 de metri, era riscant ca țintă, nu știam încotro merge. Ne-am apropiat încet la o milă, am manevrat și am reușit să-l distingem ca siluetă; s-a supus la somație și l-am adus în port. Noi ne facem treaba în continuare.”

Într-adevăr oamenii își fac treaba. Dar Guvenler II, la a doua încălcare a legii, surprins cu plasele ude dar fără calcan la bord, a plecat în aceeași noapte după ce a plătit o amendă de 100 de milioane de lei. Respectând legea, probabil că același pescador va mai fi adus în port și altădată. Dar cineva ar trebui să se gândească totuși și la sentimentul zădărnicii muncii pe care îl încearcă acești oameni, ca și la scăderea motivației lor. Aici, legea ar trebui să fie mult mai fermă. Asta ca să nu mai vorbim de navele și dotările

Pescadorul turcesc Guvenler II la a doua reținere și aducere în Portul Constanța, pe data de 7 iunie a.c.





pescadoarelor turcești, cu vase noi (chiar dacă nu arată, Guvenler II a fost terminat în 1997), dotate toate cu GPS-uri, echipamente de navigație și motoare performante, cu plase și geamanduri radio.

### Calcan - calcan - balic

Calcanul poate ajunge până la un metru lungime și 10 kilograme în greutate, în funcție de vârstă - așa cum aflăm dintr-un documentar al Institutului Național pentru Cercetare și Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” (fostul I.R.C.M.), pus la dispoziție de căpitan-comandorul **Ionel Iordan**, șeful dispeceratului Gărzii de Coastă Constanța. Este răspândit în Marea Neagră și în Marea de Azov, se găsește pe funduri nisipoase până la circa 140 de metri adâncime. Primăvara (martie-aprilie) se apropie de țărm până la adâncimea de 18-30 de metri în vederea reproducerii. După reproducere (mai-iulie) se retrage din nou spre adânc. În principal, se reproduce la o distanță mică de țărm, până la 50 de metri adâncime. Cele relatate mai sus ne scutesc de orice comentarii privind rațiunea prezenței pescadoarelor turcești în zona economică exclusivă a României și frecvența lor în această perioadă a anului. Fundul nisipos al litoralului nostru și adâncimile mici, de până la 50 de metri pe distanța de până la 30-40 de mile marine reprezintă condiții ideale pentru braconierii turci, mai ales în perioada de prohibiție.

La litoralul Mării Negre rezervele de calcan au scăzut an de an, impunându-se restricții de pescuit. Iată și cifrele privind captura de calcan, (cele declarate, cel puțin) pe țări,

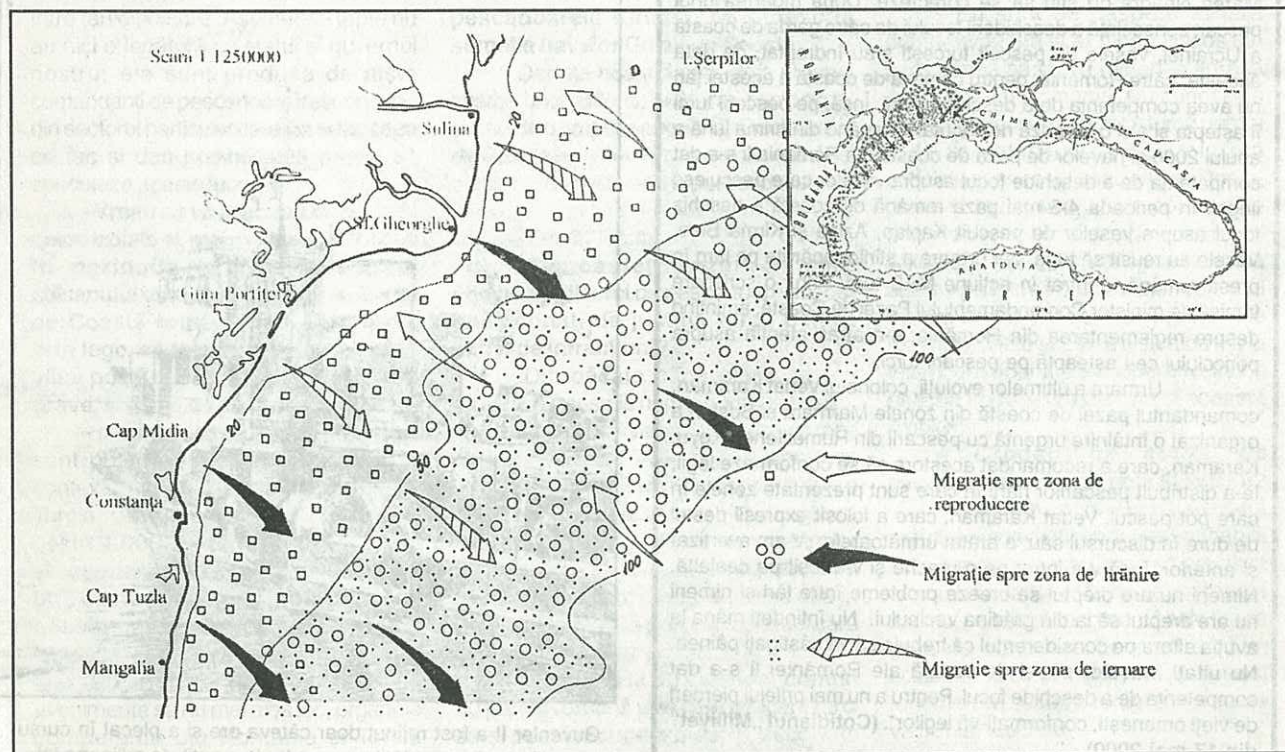


Căpitanul Daniel Dumitrescu (al doilea din stânga), șef de secție, și echipajul vedetei maritime 238, împreună cu care a reușit să-l aducă, pentru a doua oară, pe Guvenler II, în Portul Constanța

elocvente chiar dacă datează de aproape un deceniu: Bulgaria (1989) - 1 tonă; România (1991) - 2 tone; fosta URSS (1989) - 2 tone, (1990) - 4 tone, (1991) - 2 tone; Turcia (1989) - 1.511 tone, (1990) - 1.415 tone, (1991) - 946 de tone.

Calcanul se vinde la Istanbul între 30 și 50 de dolari kilogramul (chiar dacă cifrele sunt contestate de partea turcă), iar o navă pleacă cu tone sau chiar cu zeci de tone la bord de fiecare dată, ne-a declarat căpitan-comandorul **Florian Gheorma**. Dacă lucrurile stau astfel, pescuitul ilegal de calcan este o afacere înfloritoare. Motivația braconierilor turci - și aceasta nu poate fi decât una de natură financiară, respectiv un profit serios - pare suficientă pentru ca aceștia să-și riște navele, plasele, banii și chiar viața în acest pescuit ilegal.

Distribuția calcanului la litoralul românesc al Mării Negre







## Amenzi... de milioane

Prima reținere a pescadorului Guvenler II a adus bugetului statului și Gărzii de Coastă suma de 51 de milioane de lei, aproximativ 2.550 de dolari. Deoarece nu s-a găsit calcan la bord, singura încadrare într-un text de lege a fost la articolul 69, litera d), din legea amintită, respectiv „refuzul unei persoane de a da relații pentru stabilirea identității sale, de a se legitima cu actele de identitate...” care constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1 la 3 milioane de lei. Și toate acestea după ce se trăsese în plin! Doar aplicarea maximului de amendă și la întreg echipajul pescadorului (17 oameni) a condus la

## DIN PRESA TURCĂ



### „Au mers din nou și au încasat-o!”

Pescarii care pescuiesc în afara apelor teritoriale turce din Marea Neagră nu știu să se corecteze. După moartea unui pescar, consecință a deschiderii focului de către garda de coastă a Ucrainei, vasele de pescuit turcești s-au îndreptat, de data aceasta, către România, pentru că paza de coastă a acestei țări nu avea competența de a deschide focul. Însă, pe pescarii turci îi aștepta și aici o surpriză neplăcută. Începând din prima lună a anului 2000 și navelor de pază de coastă din România li s-a dat competența de a deschide focul asupra vaselor care pescuiesc ilegal. În perioada 4-5 mai paza română de coastă a deschis focul asupra vaselor de pescuit Kaplan, Azize și Kirma Beni. Vasele au reușit să fugă, dar urmare a știrilor apărute pe larg în presa română, a intrat în acțiune MAE turc. Printr-o scrisoare trimisă de minister Comandamentului Pazei de Coastă, amintind despre reglementarea din România, s-a atras atenția asupra pericolului ce-i așteaptă pe pescarii turci.

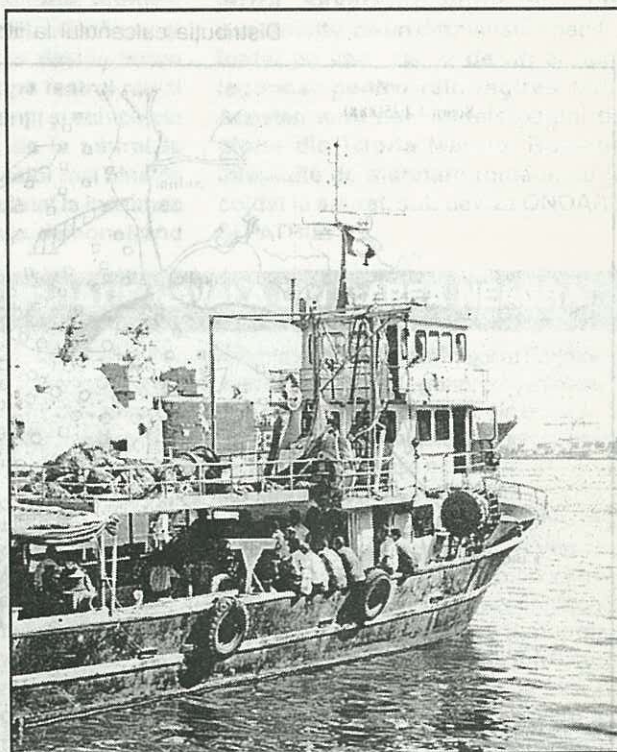
Urmare a ultimelor evoluții, colonelul Vedat Karaman, comandantul pazei de coastă din zonele Marmara și Bosfor, a organizat o întâlnire urgentă cu pescarii din Rumelifeneri Koyu. Karaman, care a recomandat acestora să se conformeze legii, le-a distribuit pescarilor hărți în care sunt prezentate zonele în care pot pescui. Vedat Karaman, care a folosit expresii destul de dure în discursul său, a arătat următoarele: „V-am avertizat și anterior, însă v-a intrat pe o ureche și v-a ieșit pe cealaltă. Nimeni nu are dreptul să creeze probleme între țări și nimeni nu are dreptul să ia din grădina vecinului. Nu întindeți mâna la averea altora pe considerentul că trebuie să vă câștigați pâinea. Nu uitați, navelor pazei de coastă ale României li s-a dat competența de a deschide focul. Pentru a nu mai prilejui pierderi de vieți omenești, conformați-vă legilor”. (Cotidianul „Milliyet” din 17 mai 2000)

încasarea sumei respective. La a doua reținere a pescadorului, amenda a fost doar de 100 de milioane, ceea ce se pare că nu a afectat serios „bugetul” braconierilor. Este adevărat că în ambele cazuri nu a fost găsit calcan la bord, ceea ce ar fi condus la confiscarea navei și amendă sau dosar penal pentru comandant. Sancțiunile și pedepsele din lege ar trebui modificate radical.

Pretextele braconierilor turci - atunci când sunt prinși - nu mai pot fi considerate nici măcar puerile („defecțiune tehnică”, „ne-am rătăcit”) ci dea dreptul cinice și arogante. Oamenii Gărzii de Coastă, cu toate avaturile dotării și legislației, fac totuși tot ceea ce le stă în putere. Cum spunea căpitanul **Daniel Dumitrescu**, „Noi ne facem treaba în continuare”.



Căpitan-comandorul Ionel Iordan la bordul pescadorului Guvenler II, în timpul verificării acestuia, în Portul Constanța



Guvenler II a fost reținut doar câteva ore și a plecat în cursul nopții, după ce a plătit o amendă de o sută de milioane lei.



## INTERVIU

### „Nu dorim ca relațiile turco-române să fie umbrite de pescari turci iresponsabili!“

Interviu cu domnul **M. Hayati Soysal**,  
consulul general al Turciei la Constanța

- Domnule consul general, în ultimele luni au avut loc mai multe incidente între pescadoarele turcești și Garda de Coastă română. Cum afectează aceasta relațiile bilaterale dintre țările noastre?

- După părerea mea, ceea ce a apărut în presă a făcut concesii serioase senzaționalului și, în general, lucrurile au fost exagerate. Cred că presa ar trebui să acorde spații mai ample și lucrurilor pozitive, care nu lipsesc, în legătură cu relațiile dintre țările noastre. Vreau să precizez că aceste relații sunt la un nivel extraordinar în momentul de față și cooperăm în toate domeniile: politic, economic, militar, cultural, cu rezultate excelente. Aș aminti aici doar de întâlnirile bianuale la nivel de președinți de stat și prim-miniștri, ca să nu mai vorbim de cele ale miniștrilor sau altor oficiali, toate soldate cu protocoale de colaborare în domeniile respective. Turcia are nevoie de România și România are nevoie de Turcia. Noi nu dorim ca aceste evenimente la care faceți referire, în ultimă instanță de mică importanță și izolate, să umbrească relațiile excelente care există între țările noastre. Asemenea fapte nu au nici o legătură cu statul și guvernul nostru, ele sunt produse de niște comandanți de pescadoare iresponsabili din sectorul particular care vin și fac ceea ce fac și dau posibilitatea presei să speculeze aceste lucruri.

- Vreau să vă precizez că nu sunt deloc izolate și, mai mult, au loc tocmai în perioada în care pescutul calcanului este prohibit. În plus, Garda de Coastă română este autorizată, prin lege, să tragă în plin, ceea ce în viitor poate duce la incidente mult mai grave, soldate cu posibile victime.

- Nu vreau să fiu înțeles greșit, ele sunt poate lipsite de importanță în contextul global al relațiilor bilaterale. În Turcia, de exemplu, sunt înregistrate peste 1.000 de pescadoare. Dintr-o situație care ne-a fost trimisă de Garda de Coastă română, reiese că numărul acestor pescadoare care încalcă legislația română, nu este mai mare de 8 sau 9. Pentru ca pe viitor astfel de evenimente să nu mai aibă loc, organele competente din România și Turcia

continuă activitatea în această direcție, se întâlnesc și discută, caută soluții. Între Garda de Coastă română și cea din Turcia există relații foarte bune, chiar linii telefonice directe pentru a se informa reciproc în timp util. Pescadoarele respective, chiar dacă reușesc să scape de la locul incidentului, pot fi sancționate, iar comandanții respectivi trași la răspundere și dați pe mâna justiției, dacă se ia imediat legătura cu partea turcă pentru a fi identificate. Garda de Coastă din Turcia și alte autorități competente din stat care se ocupă de aceste aspecte, au avut discuții cu comandanții acestor pescadoare și le-au atras atenția să nu mai încalce zonele economice exclusive sau apele teritoriale ale țărilor vecine. Deschiderea focului de către Garda de coastă română este însă o problemă foarte serioasă. Noi arătăm un respect deosebit părții române pentru comportamentul de până acum, pentru modul în care a rezolvat aceste incidente. Suntem deosebiți de mulțumiți pentru că până în momentul de față nu au existat răniți în aceste evenimente.

- Vă reamintesc că deschiderea focului are loc ca urmare a faptului că pescadoarele turcești nu opresc la somația navelor Gărzii de Coastă.

- Dorința noastră este de a preveni apariția unor astfel de incidente, prin discuții, și a nu da o amploare nedorită. Dacă Garda de Coastă română ne comunică numele și numărul de înregistrare al pescadorului este imposibil să nu fie luate măsuri de sancționare în Turcia.

- Cunoașteți cazuri în care comandanții turci de pescadoare au fost condamnați de justiția turcă pentru astfel de infracțiuni?

- Din păcate până acum partea română a transmis numai numele vasului, nu și numărul de înregistrare, ceea ce face ca vasul respectiv să fie greu de identificat în Turcia, unde există 10-15 pescadoare cu același nume. Nu am informații în legătură cu pedepsirea în justiție a comandanților respectivi, însă știu de comandantul navei Osman Reis III, al cărui proces se află în derulare, fără să vă pot preciza exact care este stadiul acestui proces.

- S-a ajuns la un calendar comun cu partea română prin care pescarii turci să-și poată recupera plasele, escortate



desigur de nave ale Gărzii de Coastă române?

- Noi așteptăm informații din partea organelor române, în sensul stabilirii datelor din acest calendar, a zilelor respective. Acest lucru se intermediază încă la București. Între două țări prietene este imposibil să nu rezolvăm aceste probleme. De fapt, eu sunt convins că le vom rezolva.

- Opinia publică românească este nemulțumită de blândețea relativă a legii în acest domeniu. Ce s-ar întâmpla dacă un pescador românesc ar face același lucru în apele turcești?

- Eu sunt un oaspete în țara dumneavoastră și ar fi nepoliticos din partea mea să fac aprecieri la adresa legislației din România. Nu cunosc ce pedepse prevede legislația turcă pentru astfel de fapte. Sunt neliniștit totuși că astfel de evenimente sau altele viitoare, poate și mai grave, să nu conducă la umbrirea relațiilor dintre țările noastre. Autoritățile din Turcia înțeleg seriozitatea acestei probleme și iau măsuri ca astfel de lucruri să nu se mai repete. De exemplu, zilele acestea o să aibă loc la Istanbul o adunare a cooperativelor de pescari unde se va discuta și această problemă.

- Credeți că astfel de evenimente se vor repeta și la anul?

- Așa cum am mai spus, ele sunt rezultatul activității unor iresponsabili. Este imposibil pentru mine să precizez acum dacă astfel de fapte se vor repeta sau nu, pentru că fenomenul este foarte greu de controlat. Eu cred că prin colaborarea dintre cele două părți acest fenomen va scădea vertiginos și poate va fi chiar eradicat.





## EROI AU FOST...

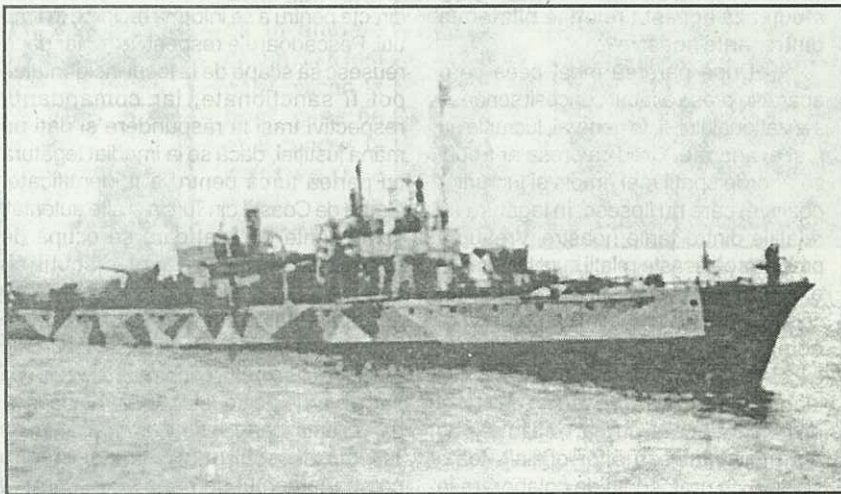
# 80 DE ANI DE LA INTRAREA ÎN ÎNZESTRARE A NAVELOR CANONIERE

*"Atari fapte vor rămâne pentru viitor un nesecat izvor de tradiție și pe această tradiție va trebui să se sprijine un nou destin al Neamului Românesc pe mare."*

**Mareșal Ion Antonescu**

Comandor dr.  
**Ioan DAMASCHIN**  
drd. **Carmen ATANASIU**

Acțiunile desfășurate de Marina Regală Română în cea de-a doua conflagrație mondială au avut o amploare deosebită; la acestea au participat forțele disponibile în totalitatea lor, iar spațiile de desfășurare au cuprins cea mai mare parte a Mării Negre. Scopul principal urmărit a fost efectuarea în siguranță a transporturilor maritime și fluviale spre linia frontului și dinspre frontul de uscat, operație complexă care a cuprins acțiuni de escortă a convoaielor, dragaj, căutare și atac al submarinelor inamicului, respingerea atacurilor aviației, respingerea atacurilor navelor de suprafață, apărarea porturilor, acțiuni de minare, de apărare și ofensive, acțiuni ofensive pe comunicațiile maritime ale inamicului, cu nave de suprafață și submarinele. Pe ansamblu se poate aprecia faptul că, în raport cu cantitatea și calitatea forțelor și



Canoniera STIHI

mijloacelor avute la dispoziție, unitățile și marile unități ale Marinei Române au fost folosite eficient, aducându-și din plin contribuția la desfășurarea principalelor acțiuni pe teatrul naval de operații. Comandanții și echipajele navelor românești, de la amiral la soldat, pe parcursul celor mai bine de 5 ani de război, s-au situat la înălțimea misiunilor încredințate, demonstrând

un înalt profesionalism și spirit de jertfă, săvârșind fapte de arme neasemuite, de un dramatism specific luptei pe apă, dar și de un eroism legendar pentru reîntregirea țării. Acestea sunt adevăratele pagini de glorie din istoria Marinei Române îndeplinite de marinarii români, de la soldat la amiral, sub deviza **ONORE ȘI PATRIE**.

## „OPERATIUNEA 60.000” - CEA MAI MARE OPERAȚIE NAVALĂ DIN MAREA NEAGRĂ

Sub acest titlu s-a desfășurat, la 26 mai 2000, un simpozion, activitate onorată de prezența șefului Statului Major al Forțelor Navale, domnul viceamiral Traian Atanasiu, președintele Ligii Navale Române, domnul viceamiral (r) Victor Bogdan, președintele filialei Constanța a Ligii Navale Române, domnul viceamiral (r) Ilie Ștefan, veterani de război participanți, cu 56 de ani în urmă, la dramaticele evenimente, un numeros grup de ofițeri de marină, interesați în a cunoaște cât mai multe aspecte legate de participarea



Marinei Regale Române la marea conflagrație mondială.

În legătură cu această pagină de epopee a Marinei Române au făcut evocări: comandor dr. Ioan Damaschin - „Premisele politico - militare și concepția operației”; viceamiral (r) Victor Bogdan - „Etapile de desfășurare ale operației”; comandor (r) Nicolae Mujicov - veteran de război, participant la operație ca ofițer pe distrugătorul „Regele Ferdinand”; Atanase Senopol, fost radiotelegrafist pe nava „Dacia”; comandor (r) Doru Ionescu, participant la salvarea navei de transport trupe „Alba Iulia”; comandor (r) Paul Ionescu. Despre operația de retragere a trupelor româno-germane din Crimeea, revista noastră a publicat pe larg în numărul 66 (martie/2000) la rubrica **EROI AU FOST...**



## FILE DE GLORIE DIN JURNALUL DE BORD

### DECRETUL DE ÎNFIINȚARE AL DIVIZIUNII DE CANONIERE DRAGĂ-MINE

"FERDINAND I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României

La toți da față și viitori, sănătate:

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul de război sub No. 7222,

Am decretat și decretăm:

Art. I. Se înființează pe ziua de 1 ianuarie 1920, o diviziune de 4 canoniere dragă - mine, dependente de Divizia de Mare, cu reședința administrativă la Constanța, în scopul de a organiza dragarea sistematică a zonelor minate pe coasta maritimă românească, a face controlul drumurilor sigure de navigație și a da avize pentru navigatori cu privire la zonele curățite de mine și cele periculoase.

Art. II. Cele 4 canoniere dragă-mine vor purta până la organizarea definitivă a marinei, denumirile următoare: canoniera A, canoniera B, canoniera C și canoniera D.

Art. III. Comandamentul marinei va completa echipajele vaselor și se va îngriji a lua toate măsurile pentru organizarea cât mai grabnică a diviziunii canonierelor, pe baza directivelor date de ministerul de război.

Art. IV. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul de război este însărcinat cu aducerea la îndeplinire decretului de față.

Dat în București, la 29 ianuarie 1920.  
FERDINAND"

## PERIOADA INTERBELICĂ

Cele patru canoniere cumpărate din Franța, în 1920, au primit numele unor eroi, ofițeri de marină care și-au jertfit viața în luptele din primul război mondial:

Canoniera GHICULESCU la Sulina



"Locotenent-comandor Stihî Eugen" (ex. "Friponne"), 1916; "Căpitan Dumitrescu Constantin" (ex. "Impatiente"), 1916; "Locotenent Lepri Remus" (ex. "Chiffonne"), 1917; "Sublocotenent Ghiculescu Ioan" (ex. "Mignone"), 1917.

Caracteristicile tehnico-tactice ale acestor nave de luptă erau următoarele: Lungime - 55,60 m; Lățime - 6,90 m; Deplasament - 540 t; Pescaj - 2,03 m; Viteza - 12 Nd; Puterea mașinii - 900 C.P. (motor Sulzer-Diesel); Rază de acțiune - 3.000 Mm; Efective - 50 oameni; Armament - 2 x 100 mm, 2 mitraliere.

Între anii 1921-1924, canonierele împreună cu vedetele M.A.S. au format Gruparea de dragaj ale cărei misiuni de început aveau ca scop pregătirea echipajelor în vederea executării operațiunilor de dragaj propriu-zise. Navele participau activ la exercițiile de instrucție, la pregătirea tactică pe specialități în port. În timpul ieșirilor zilnice în mare se făceau calcule nautice, trageri cu mitraliera, marșuri la Galați, Sulina, Balcic, trageri de infanterie și serviciu la radă.

În primăvara anului 1924, s-au constituit grupările de nave armate din care făcea parte și Grupul naval de luptă în compunerea căruia intrau canonierele

"Stihî", "Dumitrescu", "Lepri" și 2 vedete și Grupul naval de instrucție, cu canoniera "Ghiculescu" și o vedetă.

Începând cu același an canonierele au fost folosite intens pentru practica elevilor școlilor navale, fiind propice acestui gen de activități pe mare. Astfel, în același an canonierele "Stihî", "Lepri" și "Ghiculescu" au efectuat cu elevii Școlii Navale un marș de instrucție în Marea Neagră și Marea Mediterană cu escale la Istanbul, Tenedos, Smirna, Athos, Dafni, Cearnik, Top Hani, Burgas și Varna.

La 24 iulie 1925, canoniera "Dumitrescu" a plecat într-un voiaj de practică spre arhipelagul grecesc, având la bord elevii Școlii Navale și noua promoție de ofițeri. S-au vizat porturile Rodos, Piscoi, Pireu, Salonic și Muntele Athos.

În anii următori, canonierele au executat numeroase ieșiri în Marea Neagră cu alte serii de elevi ai Școlii Navale. Astfel, în anul 1936, elevii anului I și II ai Școlii Navale, ambarcați pe canoniera "Stihî", au efectuat un voiaj în Marea Egee, cu escale în porturile Sinope, Istanbul, Rodopi, Salonic, iar în vara anului următor 29 elevi din anul II și III, la bordul canonierei "Dumitrescu", au efectuat o călătorie în Delta Dunării, exerciții de navigație costieră de-a lungul litoralului

## SIMPOZION

În legătură cu acest eveniment, la 16 iunie 2000, a avut loc la Muzeul Marinei Române un simpozion care a fost onorat de prezența domnului contraamiral Virgil Stoica, prim locțiitor al Șefului Statului Major al Forțelor Navale,

viceamiral (r) Victor Bogdan, viceamiral (r) Ilie Ștefan viceamiral ing. (r) Marcel Diaconescu, veterani de război, mare parte dintre ei ambarcați în diferite perioade pe navele canoniere, un numeros grup de ofițeri de marină. Despre intrarea în înzestrarea Marinei Militare a navelor, activitățile de instrucție, participarea la război, alte aspecte legate de viața pe aceste nave au susținut expuneri: muzeografi Cornel Greavu, Georgeta Borandă, drd. Carmen Atanasiu, viceamiral (r) Ilie Ștefan, comandor ing. (r) Daniel Barbu, comandor (r) Petre Zanfir. Activitatea evocatoare a fost urmată de o vizită la canoniera "Eugen Stihî" și de un cocktail.

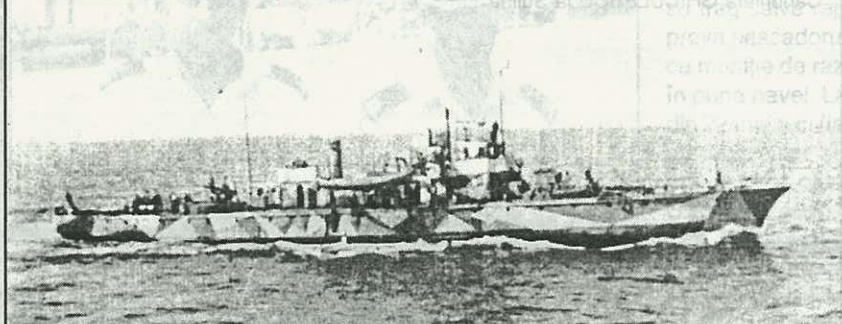






## EROI AU FOST...

Canoniera DUMITRESCU



maritim și un voiaj de instrucție în Marea Marmara, Marea Egee, Marea Ionică, Marea Adriatică și Marea Mediterană. Au fost vizitate 5 state și 19 porturi, itinerariul de 4.009 Mm, fiind parcurs în 46 de zile, din care 21 de staționare și 25 de zile de navigație.

### ÎN VÂLTOAREA LUPTEI PE MARE

Degradarea vertiginoasă a situației politice internaționale, către sfârșitul anilor '30, s-a făcut simțită și în România. Măsurile de pregătire a armatei pentru a face față unor eventuale agresiuni din afară s-au intensificat. În acest context, în anul 1938 au avut loc manevre regale la care, pentru prima oară din 1912, a participat și Marina Regală la care Secția Canoniere a efectuat dragaj pe fluviul Dunărea până la Reni, sprijinind trecerea trupelor de uscat în Dobrogea pe la Isaccea și Tulcea.

În anul 1940 s-a reînființat Secția de Dragaj, formată inițial din cele 4 canoniere, subordonată Forței Navale Maritime. După încercarea de pătrundere a unei escadre de nave sovietice pe canalul Sulina, în noaptea de 2/3 ianuarie 1941, acțiune respinsă cu focul artileriei de coastă, s-a hotărât completarea barajului de mine de la larg de Sulina, la operație fiind angrenată și canoniera "Lepri". La 11 ianuarie, orele 17.30, în cea de-a doua zi de minare, canoniera, care preceda puitorul de mine "Durostor", a atins o mină lansată în ziua precedentă și s-a scufundat, fiind ucis un marinăr și alți doi, răniți.

În perioada următoare, celelalte trei nave au continuat atât executarea misiunilor de dragaj cât și a altor misiuni apărute pe parcurs, cum a fost cea din vara anului 1940, când canoniera "Stihi Eugen" a asigurat la Balcic protecția navelor comerciale care evacueau zona.

Începând cu luna martie 1941 au început exercițiile de ansamblu în vederea minărilor la care au participat canonierele "Stihi" și "Dumitrescu", ca repere centrale și nave de salvare, minări efectuate real în perioada 15-19 iunie 1941, când a avut loc cea mai mare operație de minare la larg de Constanța.

După intrarea României în război, canonierele, prin specificul misiunii lor, au

reprezentat acea clasă de nave fără de care nu se putea realiza siguranța transporturilor pe mare. Fie că executau dragajul pe drumuri și pase recomandate, fie că intrau în detașamentul de siguranță al convoaielor, zi și noapte, pe vreme bună sau rea, sub amenințarea permanentă a inamicului din aer, dar mai ales de sub apă, minele și submarinele, echipajele acestor nave, pe parcursul a peste trei ani de război pe mare, au înscris adevărate pagini de epopee în istoria Marinei Române. Pe lângă misiunile de convoiere, dragaj sau siguranța acțiunilor de minare, canonierele au participat și la transporturi de trupe pe timpul retragerii armatelor germano - române din Crimeea din aprilie - mai 1944.

O statistică arată că, pe ansamblu, în perioada 22 iunie 1941-23 august 1944, navele maritime românești și germane au făcut inofensive 410 mine dragate, aflate în derivă sau aruncate pe plajă și 58 geamanduri explozive.

Meritele deosebite în lupta pe mare a navelor canoniere și echipajelor acestora au fost recunoscute prin conferirea unor înalte distincții militare. Astfel, în toamna anului 1943, s-a conferit Ordinul "Steaua României" cu spade în grad de ofițer, cu panglică de "Virtute Militară", pavilioanelor: "Lt. Cdr. Stihi Eugen", "Cpt. Dumitrescu Constantin", "Slt. Ghiculescu Ioan", "pentru curajul și spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandanții, ofițerii, maiștrii și echipajele acestor nave, în executarea a peste 120 misiuni de război ("Stihi Eugen"), de dragaj, de siguranță antisubmarină și patrulare în Marea Neagră, depășind 10.000 Mm parcurse în ape infestate de mine, sub pericolul permanent al atacurilor aviației, submarinelor și forțelor de suprafață ale inamicului, mult superioare ca tonaj și putere de foc, asigurând transporturile și toate operațiunile întreprinse. Prin atacul hotărât și îndrăzneț al submarinelor întâlnite în cursul misiunilor executate au zădărnicit toate încercările de atac ale convoaielor".

Același Ordin l-a primit și canoniera "Dumitrescu" pentru executarea a peste 150 misiuni de luptă pe parcursul a 10.000 Mm și canoniera "Ghiculescu" pentru cele peste 170 misiuni de luptă pe parcursul a 13.000 Mm.

### ORDIN DE ZI AL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORTELOR NAVALE

#### CU PRILEJUL ÎMPLENIRII A 80 DE ANI DE LA INTRAREA ÎN SERVICIU A CANONIERELOR

Prin Decretul nr. 7740 din 29 ianuarie 1920, în urmă cu 80 de ani lua ființă, la Constanța, DIVIZIUNEA DE CANONIERE DRAGĂ-MINE, în compunerea Diviziei de Mare, unitate compusă din patru canoniere cumpărate din Franța.

Integrate succesiv în Gruparea de Dragaj, Grupul naval de luptă, Grupul Naval de Instrucție, în Secția de Canoniere, Secția de Dragaj, echipajele celor patru nave au executat în timp de război, cu înalt profesionalism, dăruire și spirit de sacrificiu, misiuni de minare și de dragaj, de convoiere și patrulare și siguranța operațiunilor de minare, pavilioanele acestora fiind distinse cu Ordinul "Steaua României" cu spade în grad de cavalier.

Supraviețuind războiului și numeroaselor misiuni specifice și marșuri de instrucție, NH 112 și NDD 113 sunt astăzi cele mai longevive nave din cadrul Forțelor noastre Navale. Emblematic pentru maniera responsabilă și spiritul marinăresc în care au fost exploatate și întreținute, aceste nave dau temeinicie și imbold actualelor generații de marinari care au nobila misiune de a perpetua glorioasele noastre tradiții marinărești și în mileniul următor.

Domnilor veterani de război și foști membri ai echipajelor canoniere,

Primiți expresia alesei noastre considerații și deplina admirație pentru devotamentul, curajul și măiestria marinărească cu care ați împlinit misiunea eroică a acestor nave.

Fiiți mândri de școala pe care ați creat-o și onorați-o cu alese virtuți ostășești și bravura memorabilelor dumneavoastră fapte de arme.

Domnilor ofițeri, maiștri militari și militari în termen,

Fiiți demni continuatori ai predecesorilor dumneavoastră, făcând să dăinuie peste ani spiritul de elită al echipajelor legendarelor canoniere românești.

Fie ca paginile de epopee din istoria Marinei Române să constituie și pe mai departe izvor de mândrie și crez, de acțiune pentru generațiile prezente și viitoare.

La ceas aniversar, vă felicit și vă urez

"BUN CART ÎNAINTE!"  
"LA MULȚI ANI!"

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL  
FORTELOR NAVALE  
Viceamiral TRAIAN ATANASIU



## Viceamiral-comandorul GHEORGHE SANDU a trecut în legendă

**O** adevărată legendă printre marinari, când era încă în viață, amiralul, care în etape diferite s-a aflat pe puntea de comandă a celor două flote românești, atât cea militară cât și cea civilă, **Gheorghe Sandu** a primit un ultim onor de la echipajele navelor și de la cei ce l-au cunoscut, iubit, apreciat și stimat. La 6 iunie 2000 a plecat pe ultimul său drum de existență pământească, cimitirul militar Ghencea din București primindu-l spre veșnică păstrare, fiind totodată și loc de reculegere pentru cei ce l-au avut aproape, rudele și prietenii.

S-a născut la 21 ianuarie 1921 la Brăila. După absolvirea liceului din localitate a urmat Școala de Ofițeri de Marină pe care a absolvit-o în anul 1942, printre primii ofițeri în promoție, când Marina Română era angrenată cu toate forțele sale la cea de-a doua mare conflagrație mondială a acestui secol. Focul luptei l-a avut ca protagonist chiar din primele zile ale războiului, fiind elev stagiar pe distrugătorul "Regina Maria", nava care a participat cu succes la respingerea atacului unei grupări navale sovietice asupra Constanței, la 26 iunie 1941, soldat cu scufundarea liderului (conducător de flotilă) "Moskva" și avarierea gravă a liderului "Harkov".

Cu prima tresă de ofițer - aspirant de marină - urcă pe puntea aceleiași nave, distrugătorul "Regina Maria", după care a continuat întreaga perioadă a războiului pe mare din Est, la bordul torpilorului "Năluca". Alături de ceilalți marinari și ofițeri a înțeles că trebuie să pună mai presus DRAPELUL și TARA pe care a slujit-o cu credință pe puntea navei sub permanenta amenințare a inamicului din aer, de pe apă și de sub apă. Atunci când în urma focului nimicitor al aviației sovietice din 20 august 1944, asupra Constanței, nava a fost scufundată, i-a luat spre păstrare pavilionul.

A participat și la războiul din Vest, după 23 august 1944, luptând împotriva unui inamic nevăzut de sub apă, dar nu mai puțin periculos (minele fluviale), la comanda unui grup de dragaj magneto-acustic pentru redarea navigației pe Dunăre. Aportul său la război a fost răsplătit cu numeroase ordine și medalii, românești și străine.

La fel ca și ceilalți ofițeri de marină a cunoscut drama Marinei Române de după război, rezistând, însă, vicisitudinilor, evoluând în ierarhia militară până la cea mai înaltă treaptă, aceea de comandant al Marinei Militare. Până la puntea de comandă a Marinei Militare (1961 - 1963) s-a

distins în funcțiile de comandant de navă, ofițer în statul major al Marinei, comandant al Școlii Navale, al Direcției Hidrografice Maritime și al Flotei de Dunăre.

Următoarele funcții deținute au fost cele de șef al Catedrei de Marină din Academia Militară Generală, iar ulterior de șef al Secției Marină din Marele Stat. Major, perioadă când a fost avansat la gradul de viceamiral (1974). În anul 1976 a reprezentat România în calitate de șef al delegației care a participat la sărbătorirea bicentenarului SUA (iulie 1976), festivități la care a participat și nava școală "Mircea". Fiind ofițer la bordul navei, l-am cunoscut, atunci, personal. L-am apreciat în mod deosebit spiritul marinăresc și îmi exprim regretul că nu am avut ulterior o colaborare mai fructuoasă.

După anul 1976 și până la atingerea vârstei de pensionare, viceamiralul **Gheorghe Sandu** a îndeplinit o funcție de mare răspundere: șef al Departamentului Transporturilor Navale din cadrul Ministerului Transporturilor. A fost perioada de creștere și maximă înflorire a Flotei Civile Române, țara noastră atingând o performanță de neegalat, situându-se, prin număr de nave și tonaj, în primele 12 țări ale lumii.

Aportul amiralului **Gheorghe Sandu** la afirmarea României ca putere maritimă este incontestabil, întreaga sa activitate, atât în Marina Militară cât și în Marina Civilă, desfășurându-se pe coordonatele *Conștiințozitate, Profesionalism, Dăruire de sine*. Chiar și după trecerea în rezervă, spiritul său marinăresc, recunoscut printre cei ce-și duc o parte din viață pe ape, așa cum a făcut-o de altfel cu mândrie și onoare ca ofițer activ, nu s-a dezmințit. La începutul anului 1990 a fost sufletul grupului de inițiativă pentru reactivarea Ligii Navale Române al cărui prim președinte a fost până în anul 1994, după care a ocupat binemeritul fotoliu de președinte de onoare al acestei prestigioase instituții nonguvernamentale.

A fost un bun marinar, un bun comandant, un bun camarad, cu o neostoită vocație de navigator. A navigat pe marea învolburată de bombe și proiectile inamice. A navigat pe apele învolburate ale vieții care, în pofida profesionalismului său, nu i-au dat numai satisfacții. A plecat acum să navighe pe liniștita mare a eternității. Printre marinari a rămas o legendă.

Dumnezeu să-l odihnească!

Comandor dr.  
**Ioan DAMASCHIN**







# Acești soldați fără uniforme CE VOR SALARIAȚII CIVILI DIN ARMATĂ?

Bogdan DINU

**P**aradoxurile zilelor noastre, paradoxurile ultimului deceniu nu ne dau pace. Paradoxurile din întreaga societate românească, cele întâlnite în instituțiile fundamentale ale statului, în Armată ca și în altă parte. Paradoxul fondului de salarizare din Conel, care reprezintă 0.86 % din PIB, în timp ce întreg bugetul Ministerului Apărării Naționale de anul trecut nu trece de 1,5% din PIB! Paradoxul reformei și al restructurării (lichidării). Paradoxul locului și rolului salariatului civil din Armată. Prăpastia dintre afirmarea - la nivelul declarativ, dar și al elaborării unor strategii - necesității creșterii numărului și importanței personalului civil din toate structurile Armatei și realitate (de la grila de salarizare până la sensibila și spinoasa abordare din planul mentalităților, de acceptare a lor ca adevărați profesioniști în domeniul lor și nu ca „angajați de rangul doi”).

Demarate acum câțiva ani, acțiunile pentru creșterea ponderii salariaților civili din Armată erau cerute, în egală măsură, de rahitismul tot mai accentuat al bugetului organismului militar ca și de organismele străine internaționale. Anul trecut s-au făcut chiar evaluări după criterii noi ale personalului civil. Aflăm din presa militară că unul din obiectivele urmărite (fără a se preciza și termenul de finalizare) era creșterea salariului civililor până la 80-90% din solda unui ofițer aflat într-o funcție similară. Am aflat că s-au elaborat strategii speciale pentru încadrarea, promovarea și retribuirea personalului civil. Mai mult, s-a elaborat chiar și un ghid al carierei salariatului civil cu studii superioare din Armată, cu asistență britanică. Ce a urmat?

Strategiile elaborate, sau în curs de elaborare, au rămas și se pare că vor rămâne în continuare literă moartă. Ghilotina bugetului din acest an a adus tăcere deplină în domeniu. Să înțelegem că aceste strategii se pot aplica doar în condițiile unui buget



corespunzător? Și dacă da, atunci când vom avea oare acest buget? Din prioritățile reformei din Armată pe anul în curs, în domeniul resurselor umane obiectivele care se urmăresc (cu referire la personalul civil) sunt „proiectarea unor acte normative pentru salariații civili”. Ne întrebăm, ca și dumneavoastră, ce să înțelegem prin „proiectare”? Între timp, restructurarea din Armată continuă. Șapte funcții de ofițeri se transformă în cinci posturi de salariați civili cu studii superioare, dar toți cinci sunt plătiți cu echivalentul unei singure solde din cele desființate.

Recunoaștem că am ezitat mult timp înainte de a scrie acest articol. Am fi preferat și chiar am așteptat ca acest lucru să fie făcut de un militar și nu de un salariat civil, tocmai din dorința de a nu fi perceput ca o pledoarie *pro domo*. Dar acest lucru nu s-a întâmplat. Câteva însemnări sau scurte articole despre o doamnă bibliotecară, despre vreun șofer sau tehnician prin paginile OBSERVATORULUI MILITAR, un număr tematic al revistei VIAȚA ARMATEI consacrat civililor (mai mult în spațiul literaturii) și cam atât. Nu am întâlnit nici o abordare serioasă a relațiilor militari-salariați civili, a statutului și rolului acestora din urmă. Și acestea

nu pentru că probleme nu ar exista sau, dacă există, ar fi doar obsesii ale unora dintre noi. Dacă presa (fie ea și militară) are datoria de a semnaliza unele aspecte sau probleme tocmai în ideea de a fi corectate sau rezolvate - așa cum încă ne place să credem - revista noastră nu putea ocoli acest subiect, având chiar datoria să o facă.

Aflăm cu uimire de existența unui sindicat al salariaților civili dintr-o unitate militară din Constanța. Dincolo de uimire apar însă întrebări grave: într-o instituție care are drept sarcină apărarea națională iată că apare un sindicat, perfect legal de altfel. Ne întrebăm care vor fi și formele de luptă sindicală? S-a întrebat cineva care a fost, totuși, motivația care a stat la baza organizării personalului civil într-o organizație sindicală pentru apărarea propriilor interese?

Întrebări retorice poate, dar ele trebuie să fie puse sau scrise, mai ales că nu se opresc aici. De ce o femeie de serviciu dintr-o instituție militară câștigă cu o sută de mii de lei mai mult decât un consilier juridic care reprezintă instituția militară în procese de miliarde? De ce un ziarist civil din presa militară are un salariu cu o jumătate de milion mai mic decât o





## SALARIAȚI CIVILI

femeie de serviciu dintr-un șantier naval militar? De ce...? Exemplele sunt luate la întâmplare, dintr-o listă care poate continua.

Endemica sărăcie bugetară a Armatei din ultimii ani și neaplicarea consecventă a principiului competenței și performanței - ca în toată societatea noastră de altfel - să fie singura explicație? Nu, stimați cititori, trebuie să punem degetul pe rană și să privim lucrurile în față, oricât de incomode ar fi pentru unii, tocmai pentru a nu fi acuzați de duplicitate. Poate, mai mult decât de salarii, cauza ține mai mult de mentalitate, de relațiile salariați civili-militari, de modul în care sunt percepuți și acceptați/neacceptați salariații civili. Știm, cu siguranță, că mulți se vor supăra citind aceste lucruri, dar fără temeii. Nu știm să fi existat vreodată o armată condusă de civili, după cum nu credem că un civil va comanda vreodată o navă militară. Nu punem semnul egalității între salariatul civil și militar (ofițer sau subofițer), pur și simplu pentru că este vorba de profesii diferite, iar aici salariatul civil trebuie receptat ca un specialist și profesionist în domeniul său și acceptat ca atare. Nu există și nu va exista vreodată concurență. Creșterea numărului salariaților civili ține, în primul rând, de reducerea cheltuielilor militare și este evident că ea va continua și în viitor.

Și atunci de unde atitudinea „negativistă”, neîncrederea însoțită de ironie la adresa personalului civil? De unde remarcă unui ofițer, auzită întâmplător pe un hol, în vocea căruia indignarea urca până la sufocare: „Cum domnule, să ajungă un civil să aibă solda unui aspirant?!!!” Uitând că respectivul civil era poate un bun specialist, cu ani lungi de școală și experiență? Uitând că aspirantul se află pe prima treaptă a carierei și funcțiilor militare? Uitând că...

Nu vrem să generalizăm. Avem colegi, pe care îi putem numi chiar camarazi, lipsiți de această prejudecată, după cum nu toți salariații civili sunt lipsiți de păcate. Am auzit un comandant al unei baze de reparații mărturisind unui reporter, cu frustrare și amărăciune în glas, cum îi pleacă cei mai buni specialiști civili, oameni cu vechime și loialitate față de Armată, pentru că nu mai pot trăi din salariile respective. Dar - în egală măsură - am întâlnit și militari

### Primul sindicat din Marina Militară

Prin sentința civilă nr. 22 din 20 martie 2000 a Tribunalului Constanța, a luat ființă primul sindicat liber al salariaților civili din Marina Militară, și anume cel din U.M.02049. Apariția acestei structuri sindicale are la bază O.G. 13 din Ministerul Apărării Naționale, care cuprinde precizări cu privire la formarea de sindicate la nivelul acestui minister, precum și legea sindicatelor. Sindicatul are deja 150 de membri și este, ca mărime, a doua grupare sindicală din Ministerul Apărării Naționale. Nu toți angajații civili unității sunt membri ai noului înființatului sindicat - chiar dacă salariile, principala revendicare, sunt cuprinse între 800.000 și 1.900.000 de lei, inclusiv pentru ingineri -- din motive lesne de înțeles. Nu toate cadrele militare au privit cu ochi buni înființarea sindicatului. Având în vedere impactul extraordinar al acestei inițiative (care s-a născut destul de greu) și chiar ecoul unei simple asocieri dintre cei doi termeni (sindicat - armată), și în cazul lor reținerea nu este greu de descifrat. Cu toate acestea, între sindicat și comandantul unității, comandorul dr. ing. **Constantin Rusu**, există o relație bună. Principalele obiective ale sindicatului sunt: problema salarizării de la 1 aprilie 2000, conform Ordonanței 24/2000; acordarea grupei a II-a de muncă, retroactiv, de la înființarea bazei și nu de la 1 mai 2000, cum este în prezent; acordarea tichetelor de masă; acordarea concediului plătit integral de boală și studii; re acordarea sporurilor pentru activitățile în Ministerul Apărării Naționale.

În legătură cu formele de luptă sindicală care vor fi folosite în perioada următoare, unul din



Adrian Mihai, vicepresedinte al sindicatului liber din U.M. 02049

vicepresedinții sindicatului, domnul **Adrian Mihai**, ne-a declarat următoarele: „Intenționăm să punem în practică toate formele de luptă sindicală, în afară de grevă care, în cazul nostru, este interzisă prin lege. Vom organiza manifestări în afara programului de lucru și în afara unităților militare, în locuri autorizate. Dacă nu primim răspuns în termen de o lună, cum prevede legea, la memoriul cu revendicările noastre pe care l-am trimis Senatului, Ministerului Apărării Naționale, Statului Major al Forțelor Navale (când aceste rânduri vor vedea lumina tiparului acest termen va fi depășit, n.n.), vom organiza o adunare generală unde, prin vot, vom hotărî ce vom face în continuare. Dar noi credem, totuși, că manifestările noastre vor avea un oarecare impact (până în prezent doar o parte a presei militare a semnalat existența acestui sindicat, iar presa civilă l-a ignorat complet, n.n.). Nu credem că ne vor mări salariile în viitorul foarte apropiat, dar cel puțin îi vom sensibiliza pe cei în măsură să decidă soarta noastră”.

(trebuie să o spunem cu toată sinceritatea) pentru care salariatul civil se mai identifică încă cu imaginea (sau arhetipul, dacă vreți) al lui „nea Gică tâmplarul” - ne cerem scuze celor care chiar profesează această meserie în Armată - tipul cu halatul decolorat, care se furișează prin unitate pentru a scăpa de sarcini, pentru ca apoi să joace table în spatele magaziei, după principiul „timpul trece, noi ne facem că muncim, ei se fac că ne plătesc”, mai face un

ciubuc și trece și luna asta! Sau despre modul în care, încă, mai e privit de unii salariatul civil cu studii superioare, o „pasăre ciudată” a cărei prezență în Armată nu îi este clar lămurită.

În lumina tuturor celor (ne)scrise mai sus, ce vor de fapt salariații civili din Armată? Cred că înainte de toate e vorba de o **recunoaștere** (chiar dacă primul pas al acestei recunoașteri ar fi unul de natură financiară) și o **acceptare**. Atât. ■





## RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Anul Eminescu

# AMURGUL VENETIEI ÎN POEZIA LUI EMINESCU

Motto: „S-a stins viața falnicei Veneții ...“

Comandor (r)  
Neculai PĂDURARIU

**S**trăvechea Veneție, una dintre marile puteri maritime ale lumii medievale, a lăsat urme profunde în spiritualitatea românească, urme pe care marele Eminescu nu numai că nu le-a ignorat, dar le-a și înmulțit. Venețienii au fost primii italieni care, încă din secolul al XIII-lea, au navigat prin părțile noastre, ei fiind în bune relații cu domnitorii țării române. De la „venetici“ (termen aplicat apoi tuturor străinilor) ne-au rămas titlul de **domnitor** („dominatore“) ca și o serie de cuvinte din domeniul economic și comercial, între care **monedă**. Navigatorii noștri s-au inspirat veacuri de-a lungul de la cei venețieni, mulți termeni de bază din terminologia nautică fiind preluați din dialectul venețian (**buiol**, **coțadă**, **gașă**, **gripie**, **prova**, **stivador**, **țapapie**, **valadă**, etc.). Acestea fiind lucrurile, soarta Veneției nu putea să nu-l impresioneze pe poet. Căci Eminescu a fost primul dintre



români care a pus în versuri cu o asemenea forță și măiestrie dragostea lui nețărmurită pentru întinderile albastre ale lui Neptun. Ba, chiar mai mult, așa cum remarcă George Călinescu, „neptunismul este la Eminescu o atitudine fundamentală“. El și-a dorit să rămână veșnic alături de mare: „Mai am un singur dor:/ În liniștea sării/ Să mă lăsați să mor/ La marginea mării“.

Remarcând sutele de „**catarge**“ (pluralul de la **catargă**, adică „galeră“) care lasă malurile“ și întrebându-se profetic „Câte oare le vor sparge/ Vânturile, valurile?“, Eminescu a găsit

un răspuns în soarta „Republicii Lagunelor“ pe care a expus-o în versuri în poezia „Veneția“ (1883). Suprimată de Bonaparte, în 1797, în favoarea Austriei, și revenită pentru scurtă vreme, în 1848, la statutul de republică liberă, Veneția a fost integrată, în 1866, în Regatul Italiei.

Eminescu vede cum timpul implacabil

„izbește-n ziduri vechi, sunând din valuri“ și-și dă seama că Veneția nu va mai ajunge nicidecum la splendoarea de odinioară: „Nu-nvie morții - e-n zadar, copile!“. Și ca și cum vicisitudinile istoriei n-ar fi fost de ajuns, Veneția cade acum pradă și forțelor oarbe ale naturii. Apa canalelor de navigație afectează fundațiile clădirilor, punând în pericol capodoperele arhitecturii medievale și moderne. Viața însăși este perturbată de creșterea nivelului apelor pe timpul ploilor abundente și al furtunilor din larg care împing valurile mării peste întinderea liniștită a lagunei. ■

## JURNAL NIPON PE INTERNET (III)

Din corespondența cu studentul Cristian Luțaș, aflat la studii navale militare la Yokosuka, Japonia, am ales de data aceasta un mesaj primit la începutul lui iunie, la două luni de la sosirea sa în Țara Soarelui Răsare.

„De cum am ajuns în Japonia un lucru mi-a sărit imediat în ochi: curățenia. Și asta încă din aeroport. Aveam să văd mai târziu că peste tot este așa. L-am întrebat pe atașatul nostru militar de aici cum e posibil să fie așa de curat. Mi-a spus că e în firea lor să țină curat. Le place ca totul să strălucească. M-am uitat după oameni care să facă curățenie, dar nu am văzut nici unul. Se pare că vin noaptea și fac curat, iar în timpul zilei încearcă să păstreze cât mai curat posibil.“

Datorită faptului că sunt profilați pe industria grea, poluarea este foarte mare. În marile orașe, și chiar aici în Yokosuka, care nu este chiar un oraș mare, am văzut oamenii purtând la gură o protecție făcută, cred, din tifon sau un alt material, sintetic, de culoare albă. Sănătatea este la ei pe primul plan.

Ce m-a surprins cel mai mult a fost că încă mai predomină în firea lor extremele. Uneori sunt extrem de duri, iar alteori parcă sunt niște copii. De exemplu, acum câteva săptămâni a trebuit să merg să fac galerie la un concurs de tras la rame. Totul a fost

bine și frumos până când au început să danseze. Am rămas cu gura căscată! Nu-i pot înțelege pe unii dintre ei... Odată am văzut cum îi tratează studenții din anii mai mari pe cei mai mici. Am văzut cum îi bat și nu îi lasă în pace deloc. Apoi, când ies în oraș, sau când stau la masă, devin cei mai buni prieteni.

Japonezii nu au decât o dată pe an concediu. În perioada 3.05 - 7.05, din fiecare an, ei își iau concediu. De fapt, în această perioadă sunt mai multe sărbători: venirea primăverii, ziua băieților etc., pe care le leagă și formează așa-zisa GOLDEN WEEK. În perioada asta aproape toți pleacă la munte, la părinți, și încearcă să uite de grijile zilnice.





## RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

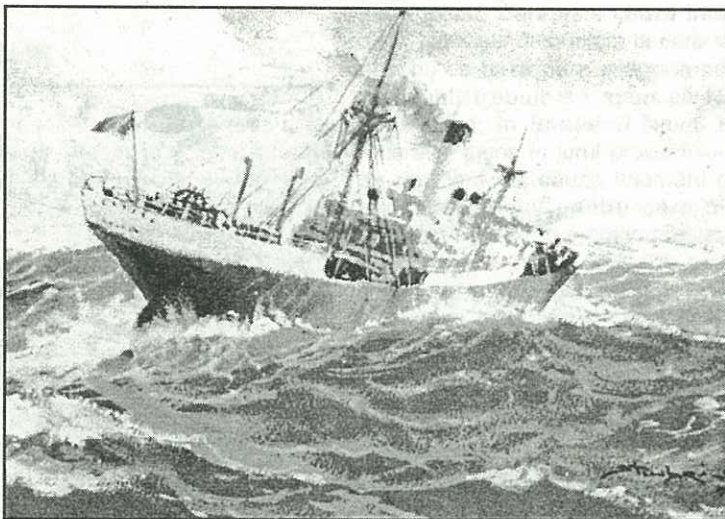
# MEREU SENSIBILE ȘI GENEROASE INIMILE BĂTRÂNILOR MARINARI

Mariana PĂVĂLOIU

**I**mpactul cu locuri și oameni necunoscuți creează de obicei emoții. Vor fi la înălțimea momentului? Dar, de data aceasta, faptul că mă însoțește un prieten al casei a atenuat dificultatea primelor clipe. Domnul comandor (r) **Paul Ionescu-Plache** mă prezintă direct doamnei **Elena Ionescu**. Grațioasă, cu o siluetă de invidiat, gazda îmi întinde o mână îngrijită, ca, de fapt întreaga-i ținută. Se scuză un moment pentru a ne aduce cafeluțele aburinde, atât de dorite de niște călători „murați”.

Nu, hotărât lucru, visez și totuși... un superb Știubei se arată. Lucrarea nu are nimic din voluptatea valurilor ce aleargă spre un țărm al făgăduinței, ci o absolută eleganță. Plouă peste canonierele ce înaintează în linie de șir, gri-urile și verdea smarald sunt la ele acasă. Îmi verific cunoștințele... Este într-adevăr din perioada premuncheneză, 1929.

Amabilă, doamna Ionescu ne povestește că tabloul l-a cumpărat soțul domniei sale, „sensibilul Valeriu”, care-l



iubea pe Știubei și cărțile vechi de marină, pentru care bătea anticariatele. Cu regret își amintește cum a ratat, după Revoluție, un alt Știubei, o marină, care, până să adune suma necesară, a fost vândut.

Donația pentru Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” conține lucrări de marină - românești și străine - ce au fost selectate din biblioteca familiei de neprețuitele mele ajutoare, domnii comandori **Ionescu-Pache** și **Mujicicov**.

La despărțire, gazda ne spune, cu tristețe, dar fără patetism: „Cât de mult iar fi plăcut lui Valeriu să vi le dea el însuși. A

fost legat de școlile militare, a ieșit la pensie de la Academia Militară, în 1956. Era căpitan de rangul II conferențiar și șef al catedrei de Tactica armelor marinei. Noaptea la rând a studiat și elaborat cursul. Deși a suferit o pensionare timpurie, nimic nu l-a împiedicat să iubească Marina Militară până la moarte. Cu patru luni înainte de a trece linia de orizont, la 9 mai 1998, a fost avansat în grad de contraamiral”.

Nici un act reparatoriu nu vine prea târziu. Pentru ei - **VETERANII** - nimic nu este prea mult și totuși se mulțumesc cu atât de puțin...”

◆  
Întâlnirea cu Știubei nu a rămas singulară în acea zi. Un microbuz venit din Germania a adus și 15 albume superbe ce i-au aparținut comandoului pictor. După dispariția distinsului său ginere, arhitect **Tiberiu Ricci**, în luna aprilie a.c., fiul acestuia, domnul **Mario-Nicolae Ricci** le-a pus la dispoziția noastră, cu dedicația: „Din biblioteca Dimitrie Știubei pentru elevii Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța”. „*Sunt convins, ne-a spus domnul inginer M. Ricci, că atât bunicul cât și tata ar fi procedat la fel*”.

Lucrările sunt inspirate din viața vapoarelor germane și nu numai. La capitolul „Op. Sail '76”, îl aflăm și pe „**MIRCEA**”, alături de surorile sale: „**GORCH FOCK**”, „**KRUZENSHTERN**”, „**SAGRES**”, „**DAR POMORZA**”, „**EAGLE**”, „**TOWARITSCH**”.

Avem bucuria să anunțăm primirea unei superbe acuarele semnată de comandorul pictor Dimitrie Știubei, subiectul fiind nava-școală „**MIRCEA**”, gestul aparținând tot domnului inginer Mario Ricci.

Cele două donații își vor afla, în curând, locul alături de celelalte la fel de prețioase, aduse până acum, în fondul documentar al Muzeului Academiei Navale.

Totodată am observat o caracteristică la majoritatea oamenilor. Zâmbesc mai tot timpul. Nu am văzut pe unul supărat. Se pricep de minune să ascundă ce au în suflet. Am vorbit cu unul dintre colegii mei de an mai mare, care știe ceva engleză, și mi-a spus că deși ei par veseli majoritatea timpului în suflet suferă. L-am întrebat de ce, dar nu a putut să îmi explice. Profesorii de japoneză, cu care învățăm această limbă, au o răbdare uimitoare. Chiar dacă greșim de 5 ori la rând ne corectează până pronunțăm corect.

Același lucru l-am văzut și la ofiterii de aici. Dacă un lucru este făcut în proporție de 98%, înseamnă că nu e bine făcut și trebuie să fie făcut iar și iar, până la 100%. Cred că i-aș putea caracteriza pe japonezi cu un singur cuvânt: perfecționiști.

Să vă spun și ceva despre religia lor. În Japonia 98% sunt de religie shinto, 1% sunt creștini, iar 1% sunt de alte religii. Zeul lor principal este Budha, apoi urmează alți 4 zei mai mici, dar importanți. După care urmează restul zeităților, pe care ei le numesc kami, și sunt în număr de 8.000.000. Fiecare copac, plantă, obiect are zeul ei. Când se închină bat de 2 ori din palme (chipurile să trezească kami-ul, care mai tot timpul doarme), după care se apleacă ușor înainte cu palmele împreunate.”

Cristi, la nici 20 de ani ai săi, se dovedește a fi un fin observator, atent la tot ce-l înconjoară, trimițându-ne informații pertinente, în mare parte inedite, pentru care-i mulțumim, și sperăm în continuarea comunicării noastre. (M.P.)





## FLOTA TURCIEI „PE RADAR“

# FLOTA TURCIEI SE POATE DESFĂȘURA ÎN „APELE ALBASTRE“



Fregata TCG SALIHREIS din clasa MEKO 200

Traducerea și adaptarea  
Căpitan **Costel SUSANU**

Turcia are o linie de coastă de 8.272 km, la Marea Neagră, Marmara, Egee și Mediterană. Conform Convenției de la Montreux, din 1936, controlează strâmtoarea Bosfor. Apele teritoriale au o suprafață de 377.714 km<sup>2</sup>. Zona economică exclusivă și cea de căutare-salvare se află în responsabilitatea Gărzii de Coastă care, pe timp de pace, se află în subordinea Ministerului de Interne, iar la război este afiliată forțelor navale. Cu aceste informații generale debutează analiza făcută flotei turcești în numărul din luna mai a.c. al revistei **Jane's Navy International**.

Cele trei **baze navale principale** se află situate la Gölcük (sud-est de Istanbul), Aksaz (bază înaintată, la Marea Marmara, în sud-vest) și Iskenderun, în sudul Turciei, unde este și Comandamentul Bazelor Navale. Șantierelor navale importante se află la Gölcük, Taskizak, în Istanbul și Izmir, pe coasta Mării Egee. La Gölcük funcționează Comandamentul Grupului Tactic de Nord, flota de submarine și Comandamentul Flotei, încadrat cu 10.000 de militari și civili. Mulți dintre aceștia au murit în devastatorul cutremur din 17 august, anul trecut. Navele nu au fost afectate în nici un fel și au fost făcute asigurări conform cărora starea de operativitate a rămas aceeași ca cea înainte de seism. Cu toate că se află într-o zonă foarte periculoasă, Comandamentul Flotei a

rămas în aceeași locație. Ca soluție temporară, a fost mutat de la Gölcük la Aksaz Comandamentul Flotei de Război, unde se află și Baza înaintată de suport logistic pentru operațiunile NATO din estul Mediteranei, iar flota de luptă împotriva minelor a fost mutată la Erdek, în Marea Marmara.

**Efectivele Marinei Militare** a Turciei, inclusiv infanteria marină, sunt de 51.000 de oameni, dintre care 34.500 sunt încorporați. **Comandamentul Forțelor Navale** din Ankara are în subordine: Comandamentul Flotei, Comandamentul Zonei de Nord (misiuni în Marea Neagră, strâmtoari și Marea Marmara), Comandamentul Zonei de Sud (misiuni în Marea Egee și Mediterană) și Comandamentul Instrucției Navale.

Odată cu destrămarea Uniunii Sovietice, flota rusă din Marea Neagră s-a redus continuu, până la situația actuală când Turcia are singura forță navală care contează în regiune. Cu toate acestea, atât timp cât Rusia nu este percepută ca o „națiune stabilă”, este considerată în continuare o amenințare potențială.

Printre măsurile de „construire a încrederii” se numără și intenția de constituire a unei forțe navale în Marea Neagră (**BLACKSEAFOR**), cu participarea Bulgariei, Georgiei, României, Rusiei, Turciei și Ucrainei. În legătură cu acest proiect, SUA și-au exprimat preocuparea, informând Ankara că orice încercare din partea Rusiei de a folosi acest organism pentru a limita accesul US Navy în Marea Neagră nu va fi acceptată.

Pentru SUA singura reglementare validă în regiune



## FLOTA TURCIEI „PE RADAR“

este Convenția de la Montreaux cu privire la trecerea prin strâmțurile turcești. Orice altă eventuală restricționare nu va fi agreată la Washington. Practic, **BLACKSEAFOR** nu va fi operațională până când marinele din statele participante nu vor fi interoperabile, decizia de constituire fiind mai mult politică.

Una dintre principalele preocupări ale Turciei este asigurarea accesului liber la apele internaționale din porturile sale de la Marea Egee. Liniile maritime din Marea Neagră sunt, de asemenea, importante pentru Turcia și Rusia care își dispută ruta principală pentru exportul petrolului din Marea Caspică spre vest. Cea mai mare parte a forțelor navale se află în Marea Egee, pentru a proteja liniile comerciale prin care se desfășoară 87% din schimburile economice. Aici flotele Turciei și Greciei sunt echilibrate însă Turcia are superioritate aeriană.

Bugetul militar al Turciei pentru anul fiscal 2000 este de 7,6 miliarde \$, ceea ce îi permite să dezvolte principalele programe de modernizare, care vor fi detaliate în continuare.

**Flota de suprafață:** Kemalreis, a opta fregată din clasa Meko 200, construită la Gölcük, în colaborare cu șantierul Blohm & Voss a fost terminată în luna mai a.c. Numărul total al fregatelor s-a ridicat la 24, după intrarea în serviciu a 8 nave din clasa Knox și 3 din clasa Oliver Hazard Perry - Giresun, Gaziantep și Gelibolu. Acestea din urmă sunt armate cu rachete antiaeriene Standard, cu rază medie de acțiune.

A fost aprobat planul de construcție a cel puțin 12 corvete (Turcia le numește „fregate ușoare”), care să înlocuiască navele din clasa Hisar.

**Submarinele:** Un contract de 556 milioane \$, semnat anul trecut cu Germania are ca obiect construirea a 4 submarine din clasa Preveze, de 1.400



Elicopter SIKORSKY SEAHAWK

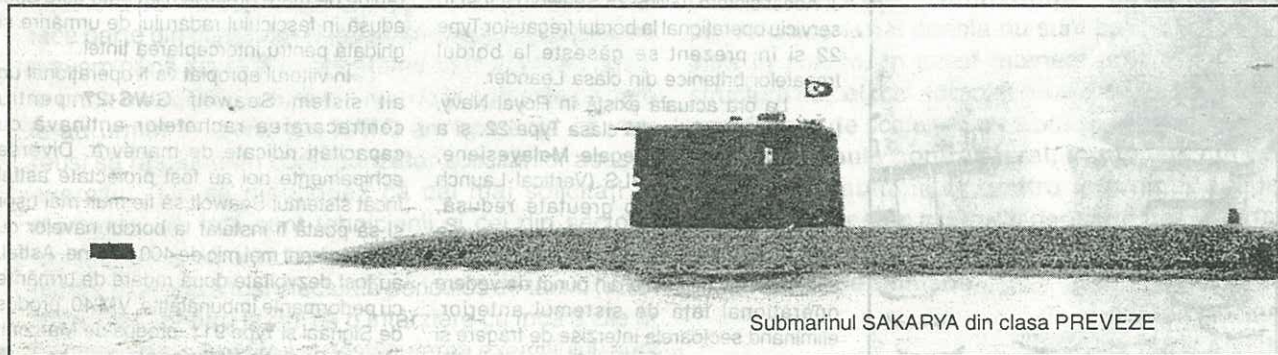
tone, până în anul 2005. Se va ajunge, astfel, la o flotă cu 20 de submarine. Este planificată și modernizarea a 4 dintre cele 6 submarine din clasa Atılay.

**Proiectul GENESIS C4I** se referă la noul sistem integrat de comandă și control care va fi instalat pe toate navele flotei, inclusiv pe submarine.

**Aviația navală:** Se pune un accent special pe dezvoltarea acestui sector care în prezent dispune doar de 13 elicoptere italiene Agusta, dintre care câteva pot îndeplini misiuni antisubmarin sau de război electronic. Astfel, se are în vedere achiziționarea a 9 avioane de patrulare maritimă Airtech, 8 elicoptere Seahawk dotate cu rachete Penguin precum și modernizarea sistemelor radar și de avertizare timpurie.

**Garda de Coastă:** În prezent dispune de 65 de nave, dar pentru următorii 10 ani se preconizează o structură dotată cu 100 de nave de patrulare, 16 avioane de recunoaștere și 16 elicoptere pentru căutare-salvare. Anul trecut au fost contractate 10 nave de patrulare cu deplasamentul de 70-100 tone și o viteză de 48 Nd. Construirea acestora a început la șantierul Yonca, lângă Istanbul și se va încheia în 3 ani.

Conform analiștilor occidentali, flota Turciei încearcă să devină un fel de „Godzilla” în regiune, capabilă să se desfășoare și în „apele albastre”, la distanțe mari de coastele proprii.



Submarinul SAKARYA din clasa PREVEZE



# Sistemul naval de apărare apropiată antiaeriană cu rachete SEAWOLF

Traducere și adaptare  
locotenent  
**Laurențiu MEȘTERCA**

Sistemul Seawolf este un produs al firmei British Aerospace Defence, care mai furnizează și echipamente de comunicații, sisteme de comandă și control, alte sisteme de armament (SeaSkua, SeaEagle), tunuri navale, muniții, sisteme de luptă antisubmarină, sonare.

Sistemul Seawolf GWS-25 și-a dovedit eficacitatea în conflictul din Insulele Falkland, unde era instalat la bordul navelor britanice HMS Broadsword și HMS Brilliant. Aceste două nave au distrus, cu ajutorul sistemului Seawolf, cinci avioane argentinien. Astfel, numai într-un singur angajament, la un atac aerian argentinian cu patru avioane, rachetele Seawolf au distrus două avioane, al treilea s-a prăbușit în mare în timp ce încerca să scape și doar al patrulea avion a reușit să supraviețuiască. Mai târziu, în cadrul experimentelor executate de Royal Navy, racheta Seawolf a distrus o rachetă antinavă Exocet.

Sistemul Seawolf GWS-25 utilizează un lansator sextuplu (cu 6 rachete) care poate fi manevrat atât pe orizontală cât și pe verticală. Țintele sunt detectate și identificate ca inamice de către radarele de supraveghere ale navei. Este evaluată amenințarea (periculozitatea țintelor) și ținta

Lansarea unei rachete a sistemului  
SEAWOLF în varianta siloz



Sistemul SEAWOLF în acțiune pe o navă a Marinei Regale britanice

care urmează a fi combătută este transmisă radarului de urmărire al sistemului Seawolf - care lucrează în banda I - asociindu-se o rachetă din lansator. Atât radarul de urmărire cât și lansatorul se orientează către ținta care se apropie, radarul căutând în înălțime până când ținta este prinsă. Radarul de urmărire fixează ținta stabilind o linie de vizare între radar și țintă. Racheta Seawolf este automat lansată și adusă în fasciculul radarului de urmărire. Poziția relativă a rachetei față de centrul fasciculului este cunoscută de radar, computerul de ghidare a sistemului de armament de la bordul navei generând comenzile necesare de aducere a rachetei în centrul fasciculului și menținând zborul acesteia până la interceptie. Comenzile pentru manevrarea rachetei se fac prin intermediul microundelor în banda J. Acest sistem (GWS-25 Seawolf) a fost în serviciu operațional la bordul fregatelor Type 22 și în prezent se găsește la bordul fregatelor britanice din clasa Leander.

La ora actuală există în Royal Navy, la bordul fregatelor din clasa Type 22, și a fregatelor Marinei Regale Malaysiene, sistemul GWS-26 - VLS (Vertical Launch Seawolf) care are o greutate redusă, folosește aceeași rachetă la care s-a adăugat un motor de start (forțaj). VLS are avantaje semnificative din punct de vedere operațional față de sistemul anterior, eliminând sectoarele interzise de tragere și putând să facă față atacurilor multiple din

mai multe direcții, precum și un timp de reacție foarte scurt. Rachetele VL Seawolf sunt transportate, depozitate în propriile containere de lansare sigilate și nu necesită întreținere la bordul navei. Containerele pot fi montate vertical, fie singure, fie în siloz (grupuri), deasupra sau sub punte, în funcție de arhitectura fiecărei nave.

Au loc aceleași etape ca la sistemul anterior. După lansare, racheta zboară vertical până se îndepărtează de suprastructura navei. Deflectoarele de la motorul de start orientează fluxul de gaze pentru ca racheta să execute manevra de întoarcere către ținta care se apropie, după care motorul de start este desprins, inițiindu-se motorul de marș. Racheta este echipată cu aparatură inerțială care să-i asigure datele pentru realizarea unei întoarceri rapide de mare precizie. Racheta este apoi adusă în fasciculul radarului de urmărire și ghidată pentru interceptarea țintei.

În viitorul apropiat va fi operațional un alt sistem Seawolf GWS-27 pentru contracararea rachetelor antinavă cu capacități ridicate de manevră. Diverse echipamente noi au fost proiectate astfel încât sistemul Seawolf să fie mult mai ușor și să poată fi instalat la bordul navelor cu deplasament mai mic de 400 de tone. Astfel, au fost dezvoltate două radare de urmărire cu performanțe îmbunătățite, VM 40, produs de Signaal și Type 911, produs de Marconi.

(Naval Surface Weapons)



## MONITOARE MARITIME BRITANICE

Comandor (r)  
**Francisc Hosciuc**

### Erebus

**Tipul:** monitor britanic  
**Deplasament:** 8.585 de tone (8.450 tone)  
**Dimensiuni:** 123,4 m x 26,9 m x 3,6 m  
**Propulsie:** două elice, motor cu triplă expansiune  
**Viteză maximă:** 14 noduri  
**Armament principal:** două tunuri calibrul 152 mm, două de 380 mm  
**Cuirasă:** 102 mm la mijlocul centurii și deasupra magaziiilor, 330 mm în partea frontală a turelei.  
**Lansat:** 1916  
**Data profilului:** 1916

Monitorul a făcut parte dintr-o clasă de nave cu pescaj redus, special proiectate pentru bombardarea litoralului. În anii premurgători primului război mondial, în Anglia a fost inițiat un amplu program de construcții, deoarece desuetele cuirasate folosite pentru astfel de misiuni erau prea greoaie și vulnerabile

la atacurile submarinelor. Monitoarele, având o carenă plată, siluetă joasă și cuirasă efectivă erau în măsură să navigheze în siguranță în apele puțin adânci și, în același timp, erau capabile să execute un puternic foc de artilerie asupra pozițiilor defensive și instalațiilor de coastă sau să suporte eventualele contralovituri ale acestora. La sfârșitul anului 1915, Royal Navy a sporit numărul de nave de acest tip, în special datorită faptului că multe dintre cuirasatele sale erau angajate la vremea aceea în operațiunile din Dardanele, îndeplinind misiuni de bombardament asupra țărmului.

Construcția lui *Erebus* și a navei-soră a început la timp și au fost lansate la apă în iunie anul următor. Cele două tunuri principale de calibrul 380 mm erau plasate într-o turelă cuirasată, ea însăși situată pe o barbetă înaltă, cu puțin înaintea de centrul navei. Cele două tunuri de calibrul 152 mm erau plasate la mijlocul navei. Avea un turn de control, scund, plasat chiar înaintea tunurilor principale și care trebuie să fi suferit de pe urma exploziei și zgomotului de la gura țevii tunurilor în momentul tragerii. Există, de asemenea, o stație de urmărire și identificare pe catargul tripod. *Erebus* a fost dezmembrat în 1946.

**Viteză maximă:** 9,6 noduri

**Armament principal:** două tunuri calibrul 152 mm, două mortiere calibrul 120 mm  
**Cuirasă:** 76 mm la corpul navei, 51 de mm grosimea punții deasupra magaziiilor  
**Lansat:** iunie 1913

### Humber

**Tipul:** monitor britanic  
**Deplasament:** 1.544 tone (1.520 tone)  
**Dimensiuni:** 81 m x 14,9 m x 1,7 m  
**Propulsie:** două elice, motoare cu triplă expansiune

*Humber* a purtat inițial numele de *Javary*. A fost unul din cele trei monitoare cu pescaj redus construite pentru Brazilia și rechiziționate de către Royal Navy la începutul primului război mondial. După ce a fost terminată, nava aproape că atingea viteza prevăzută de 12 noduri, dar modificările au crescut pescajul și astfel au redus viteza lui *Humber* la 9,6 noduri. În

1915 a acționat în largul plajelor din Dardanele, iar în 1916 a fost urcat pe doc în Alexandria unde a fost modernizat și a primit noi tunuri. În 1918 a fost trimis la Mudros. După armistiștiu, a petrecut trei luni în Istanbul, înainte de a se reîntoarce în

Anglia în 1919. În 1920 a fost vândut unei companii de salvare olandeze și transformat în șlep-macara și încă se afla în serviciu în această configurație la izbucnirea celui de-al doilea război mondial. A fost dezmembrat puțin timp după 1945.

### Marshal Soult

**Tipul:** monitor britanic  
**Deplasament:** 7.010 tone (6.900 tone)  
**Dimensiuni:** 108,4 m x 27 m x 3 m  
**Propulsie:** două elice, motoare diesel  
**Viteză maximă:** 6 noduri  
**Armament principal:** două tunuri calibrul 380 mm  
**Lansat:** august 1915

*Marshal Soult* a fost proiectat pentru a opera în ape puțin adânci. Dotat cu tunuri de calibrul 380 mm, asociate cu un pescaj de numai 3 metri și cu un compartiment pentru muniție care se încadra în silueta

joasă a navei, înălțimea barbetei deasupra punții nu depășea 5 metri, ceea ce a constituit o serioasă provocare la timpul său. Viteza proiectată era de nouă noduri, dar motoarele erau prea slabe

pentru o navă de dimensiunile ei pentru a atinge o astfel de viteză. Era, de asemenea, greu de manevrat. În 1921 a devenit navă-școală, iar în 1946 a fost dezafectată.



# US Navy este în căutarea unei noi mitraliere ușoare pentru operațiile sale speciale



Traducere și adaptare  
**Bogdan DINU**

Divizia Crane de la US Naval Surface Warfare Center și-a anunțat recent intenția de a achiziționa o nouă mitralieră cu greutate redusă ce urmează a fi folosită de elementele ale USSOCOM (Comandamentul operațiunilor speciale), informează revista **Jane's** în ultimul său număr pe anul trecut. Identificată ca „mitralieră cu greutate

redușă calibrul 5,56 mm” (LMG), anunțul mai specifică că este în căutarea unei arme disponibile deja și nu a uneia care urmează să fie dezvoltată, care să nu cântărească mai mult de 6 kilograme și să nu măsoare mai mult de 110 cm. Patul rabatabil al armei este considerat „de dorit, dar nu esențial”. LMG calibrul 5,56 mm trebuie să fie un sistem susținut de o curea (centură), fără dispozitive pentru magazine sau cutii de muniție atașabile sau fixe. Printre celelalte cerințe figurează „construcția să fie realizată din materiale rezistente la coroziune, șocuri și atacurile chimice ale câmpului de luptă. Toate suprafețele externe și vizibile trebuie să fie acoperite cu un strat de vopsea capabil să estompeze și să evite reflexia. Criteriile mai specifică o cadență de tragere de 500-750 de lovituri pe minut și o durată de serviciu pentru țeavă de minimum 10.000 de lovituri, precum și anexe pentru montarea tuturor dispozitivelor folosite în operațiile speciale”. Solicitarea este făcută pentru trei produse-mostre care urmează să fie

înaintate împreună cu propunerile aferente. Programul anunțat indică faptul că US Navy va achiziționa un număr minim de 425 de astfel de sisteme pe parcursul a cinci ani și cu un maxim posibil de 2000 de unități. Se așteaptă ca unul dintre posibili contractanți pentru LMG să fie FN Herstal, care a dezvoltat deja modelul M 249 Special Purpose Weapon (SPW – Armă cu destinație specială) anticipând, parțial, această cerere de pe piață. Potrivit afirmațiilor lui Sal Fanelli, cele mai multe dintre inovațiile noului proiect M 249 SPW s-au focalizat pe reducerea greutății peste standardul M 249. Echipat cu patul rabatabil de la M 5 și cu o nouă țeavă, M 249 are o greutate (goală) de aproape 6 kg și o lungime de aproximativ 87 de cm. Cadența de tragere este de 750 de lovituri pe minut.

În completarea ofertei FN Herstal cu modelul M 249 SPW, surse din industria de armament indică că cel puțin unul dintre ceilalți producători va participa la licitația pentru achiziționarea viitorului LMG.

## CURIER JURIDIC

### ÎNCHIEIEREA CONTRACTULUI DE MUNCĂ, PE PERIOADĂ DETERMINATĂ

Consilier juridic  
**Anca HUCHIU**

Deoarece într-un articol precedent am discutat despre modalitățile legale de desfacere a contractului individual de muncă, credem că ar fi necesar să abordăm și problema încheierii contractului individual de muncă.

Contractul de muncă poate fi definit ca „înțelegerea încheiată în scris între o persoană fizică pe de-o parte și o persoană juridică angajatoare pe de altă parte, prin care prima se obligă a presta munca prevăzută în contract, iar secunda să-i asigure persoanei încadrate condiții corespunzătoare pentru buna desfășurare a activității, deplina protecție și securitate a muncii și să o remunereze în raport cu munca prestată, potrivit clauzei contractului”.

Pentru a încheia contractul de muncă este necesară respectarea unor condiții de formă și de fond specifice. Una dintre condițiile de fond a contractului individual de muncă și pe care ne vom axa în acest articol este durata contractului.

În conformitate cu art. 70 Codul Muncii: „Contractul de muncă se încheie pe perioadă nedeterminată.”

Aceasta este regula generală de la care se admit (reglementat prin lege) anumite derogări, cazuri în care contractul individual de muncă poate fi încheiat pe perioadă determinată.

Situațiile specifice pentru ca un contract de muncă să poată fi încheiat pe durată determinată sunt condiționate de:

1. Înlocuirea titularului unui post care lipsește temporar de la serviciu și căruia unitatea trebuie să-i păstreze postul (incapacitate temporară de muncă, concediu de maternitate, concediu pentru îngrijirea copilului până la împlinirea vârstei de 2 ani, concediu pentru îngrijirea copilului bolnav, perioada în care titularul postului este în serviciul militar).

2. Prestarea unei munci cu caracter sezonier precum și a altor munci cu caracter temporar.

În concluzie, pentru a se putea încheia un contract de muncă pe perioadă determinată este obligatoriu ca postul să fie vacant sau munca prestată să aibă un caracter temporar.

Prin unele acte normative se prevede încheierea contractului de muncă pe perioadă determinată pentru anumite categorii de personal, cum ar fi:

- personal didactic suplitor;
- pensionarii pentru limită de vârstă,

menținuți sau reîncadrați în muncă la organele centrale sau locale ale administrației publice, instituții și unități bugetare, precum și regii autonome și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, care încheie contracte de muncă pe o perioadă de cel puțin 6 luni până ce funcțiile respective sunt ocupate prin concurs.

Prezintă dificultăți înțelegerea situației absolvenților care pot fi angajați în conformitate cu art. 4 din Legea 30/1990, pe o perioadă de probă.

Trebuie înțeleasă și făcută distincția între perioada determinată și perioada de probă, noțiuni distincte și care nu pot fi asimilate.

Deoarece postul vacant și caracterul muncii este permanent, este clar că contractul poate fi încheiat numai pe perioadă nedeterminată. În contract se va menționa care este durata perioadei de probă, care poate fi de la 6 luni la 1 an. Contractul va fi, așadar, un contract cu durată nedeterminată. La finele perioadei de probă, în urma aprecierii calității muncii prestate, angajatorul poate hotărî fie menținerea în muncă a angajatului, fie, în cazul în care acesta nu corespunde funcției, desfacerea contractului de muncă în conformitate cu art. 130 litera e, Codul Muncii.

Clauza prin care un contract de muncă se încheie pe o perioadă de probă, considerându-se în acest fel că durata contractului este durată determinată, este nulă, contractul fiind, de fapt, un contract de muncă pe perioadă nedeterminată. Chiar dacă respectiva clauză este nulă, contractul se va menține și își va produce efectele, desfacerea lui în baza expirării perioadei pentru care a fost încheiat fiind ilegală, cu consecințe de reintegrare și de suportare a salariilor cuvenite persoanei nedreptățite pentru perioada în care a avut contractul desfășurat.





# CEREREA ÎN CĂSĂTORIE

Ananie GAGNIUC



Toate ca toate, dar că merg la comandantul meu de navă acasă, pentru a-i cere mâna fiicei, e un act de curaj de care nu prea pot da dovadă! Pe Dana, fiica lui, am cunoscut-o într-o învoire, la discotecă. Ne-am întâlnit de câteva ori și-atât de mult ne-am apropiat încât, după patru luni, fata era în luna a treia...

Am hotărât să ne căsătorim, dar părinții noștri nu știau încă nimic. Întai am trimis o telegramă acasă: „Dragă tată, află că sunt sănătos și că vreau să mă căsătoresc! Am primit imediat răspunsul: Dragă fiule, mă bucur de ce-ai scris în prima parte, dar a doua o contrazice pe prima. Nu ești sănătos!”

Cu tatăl meu o scot eu la capăt, dar ce mă fac cu tatăl fetei, care este comandantul meu?

Mi-am luat, cum se spune, inima-n dinți, și-am stabilit cu Dana ca sâmbătă după-amiază să merg la ei, s-o cer în căsătorie, cu condiția ca ea să-i pregătească, în prealabil, cât de cât...

Zis și făcut. Vineri, după raportul ținut la pupa navei, merg la comandant. Bat la ușă cu un deget înconvoiat și umil, și-mi repet în gând: „Domnule comandant, îmi dați voie o învoire?”

- Da! zice comandantul, invitându-mă să intru în cabină.

- Domnule comandant, sunt sergentul Grigore, solicit o învoire în oraș!

- Grigoraș, Grigoraș, dar ce vrei tu să faci în oraș?

- Vreau... adică aș vrea... Merg la dumneavoastră să vă cer mâna fiicei!

După dimensiunea care au luat-o ochii, mi-am dat seama că Dana nu-i spusese nimic. Probabil de frică. Militărește, comandantul mi-a zis:

- N-am înțeles! Te rog să repeți ce-ai spus!

- Am vrea, eu și Dana, să ne căsătorim...

După ce și-a scos și și-a pus la loc ochelarii, de câteva ori, s-a mai calmat și m-a întrebat, aproape ironic:

- Și de câte ore vrei învoirea?

- Depinde de dumneavoastră...

Da, așa e, depinde în cât timp reușești să... mă lămurești! Bine, Grigore, ai 24 de ore și te aștept. Mai vorbim noi.

Din momentul în care am ieșit din cabină, am intrat în panică. Ce mă fac? Până a doua zi am vorbit tot timpul, singur, am făcut zeci de scenarii cu ce-o să spun, ce-o să-mi răspundă etc.

Am plecat în învoire, pornind cu dreptul de pe dană și cu stângul pe inimă. Ce-o fi, o fi! Cumpăr, cu numai 40.000 lei, două buchete de flori, unul pentru Dana și unul pentru mama ei, care, mi-a spus prietena, e profesoară de matematică și...  
...țîrrr!, la ușă. Îmi deschide... domnul comandant!

- Permiteți să intru?! folosesc eu, cât mai ostășește, formula de trecere.

Cu o amabilitate de care n-a dat dovadă niciodată la instrucție, sau în marșuri cu nava, comandantul mă poartă înăuntru și-mi spune să iau loc.

Dau florile Danei, apoi mamei sale și, de fâstăceală, mai să pup mâna tatălui. Mă așez în fotoliu și comandantul, tot amabil, îmi spune că pot să mă descopăr, moment în care îmi dau seama că nici nu-mi scosesem boneta de pe cap.

A urmat acea stânjenitoare pauză, în care nimeni nu spune nimic, așteptând pe alții să înceapă. Mă mobilizez.

- Stimate doamnă, domnule comandant, am venit să...

- Știm, știm! Mă opri comandantul.

- Da, dar nu știți totul...

- Ba da. De aceea nici nu mai... avem cuvinte.

Cu stilul ei didactic, mama, doamna profesoară, ca profesiune, mă întreabă:

- Să ne spună Grigore ce servicii are și unde vor locui?

Dau la repezeală toate detaliile, mai înfloresc adevărul spre a fi cât mai convingător. Dar, cea mai convingătoare a fost Dana care, când mama a întrebat-o de ce nu amână căsătoria doi-trei ani, a răspuns: „Dar cât crezi mata, mamă, că poate o femeie ține o sarcină?”

În final părinții, cum-necum, și-au dat acordul, cu condiția să-mi termin stagiul militar. Mi-e să nu mă termine el pe mine...

Săptămâna viitoare avem ieșire cu nava. Dacă vă mai scriu, înseamnă că... exist!

STATUL MAJOR AL FORTELOR NAVALE

# MARINA ROMÂNĂ

NR. 70  
IULIE  
2000

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

## COLEGIUL DE REDACȚIE

**Redactor-șef:**

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

**Secretar general de redacție:**

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

**Redactori:**

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

**Corector:**

Floare BRÂNZĂ

**Fotoreporter:** Valentina CIUCU

## REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța  
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

**Coperta I:** Distrugătorul MĂRĂȘEȘTI, nava-amiral a Flotei Militare a României  
**Coperta IV:** Nava-școală MIRCEA - reproducere după o lucrare necunoscută publicului până acum, semnată de cunoscutul pictor marinar Dimitrie Știubei



Tehnoredactare computerizată la  
**EDITURA EUROPOLIS**  
**CONSTANȚA**

☎ 041-691711

**Tehnoredactor:**

Gabriela ALGASOVSCI

**Tiparul executat la**

**EUROPRINT'94**

☎ 041-622527



