

MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale

Anul XII Nr. 2 (76) MARTIE 2001





SUMAR

MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale
Anul XII Nr. 2 (76) MARTIE 2001

Redactor-șef:

Comandor dr. IOAN DAMASCHIN

Secretar de redacție:

Căpitan COSTEL SUSANU

Redactor:

BOGDAN DINU

Corector: FLOARE BRÂNZĂ

Fotoreporter: VALENTINA CIUCU

ADRESA REDACȚIEI

Cercul Militar Constanța

Str. Traian nr. 29

041 - 618127 (redactor-șef)
 041 - 615700/0238 (redacția)

041 - 550677

e-mail: marina_romana@yahoo.com

NORME DE COLABORARE

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

Manuscrisele nu se înapoiază.

COPYRIGHT

Este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

DIFUZARE

Revista apare lunar cu excepția numărului comun ianuarie-februarie.

Se difuzează în județele Constanța și Tulcea prin rețeaua **Cuget Liber** și în unități militare.

Ediția s-a încheiat la 5 martie 2001

ISSN - 1222-9423

B-95001

Tipar și tehnoredactare computerizată

Cuget Liber
Poligraf

Constanța

Str. I. C. Brătianu nr. 5

Telefon: 041 - 665710; 637855

Fax: 041 - 619524

Tehnoredactori: Mariana Băcioiu
Adrian Mărunțoiu

COPERTA I: Cu primăvara la bord...

COPERTA IV: Poarta soarelui

Foto: Liviu Ionuț Rădulescu

Pret: 13.200 lei

14 S.O.S. „MIRCEA“

Apel pentru salvarea navei-școală

17 Ofițerul de pe

puntea de comandă:
Comandor

ION ALEXANDRU

20 IN MEMORIAM

Locotenent-comandor
GH. I. MĂINESCU

23 „SIAJUL“ ISTORIEI

Nave otomane
pe Dunăre în 1877

4 Observator pe puntea etalon: 4 FLOTILA 2 MARITIMĂ - COSTURILE

REDIMENSIONĂRII. La Mangalia, procesul

de restructurare a forțelor navale continuă



24 ARSENAL NAVAL

- „Arme miraculoase“
- întreburițate de marină
- Vâنătorul de mine din Clasa Frankenthal
- Elicopterul de bord „SEA LYNX“

26 EVENIMENT EDITORIAL

Tratat de manevra navei

27 CARTUL LIBER

- Test
- Umor

29 INFO BLITZ

18 M. Ap. N. nu poate intra în posesia mai multor clădiri din Constanța care îi aparțin de drept

DESPRE PROPRIETĂȚILE MAI VECHI SAU MAI NOI ALE ARMATEI



11 DIVIZIONUL DE NAVE PURTĂTOARE DE ARTILERIE

12 Experiență inedită pentru T.R.-iștii marinari SASE LUNI PRINTRE „PESCARII“ DE MINE

INTERVIU



5 Contraamiral **CONSTANTIN NASUIA**, comandantul Flotile 2 Maritime Mangalia



14 Comandor ing. **PAUL STAMATE**, locuitor pentru logistică al comandantului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“



15 Căpitan-comandor **DORIN STĂNESCU**, comandantul Divizionului Nave-Școală



22 Maior **VASILICA-LORICA VASILE**, ofițer în Biroul Informare-Recrutare al județului Constanța



EDITORIAL

O componentă a capacitatei de luptă: IMAGINEA PUBLICĂ A FORTELOR NAVALE

Căptian Costel SUSANU

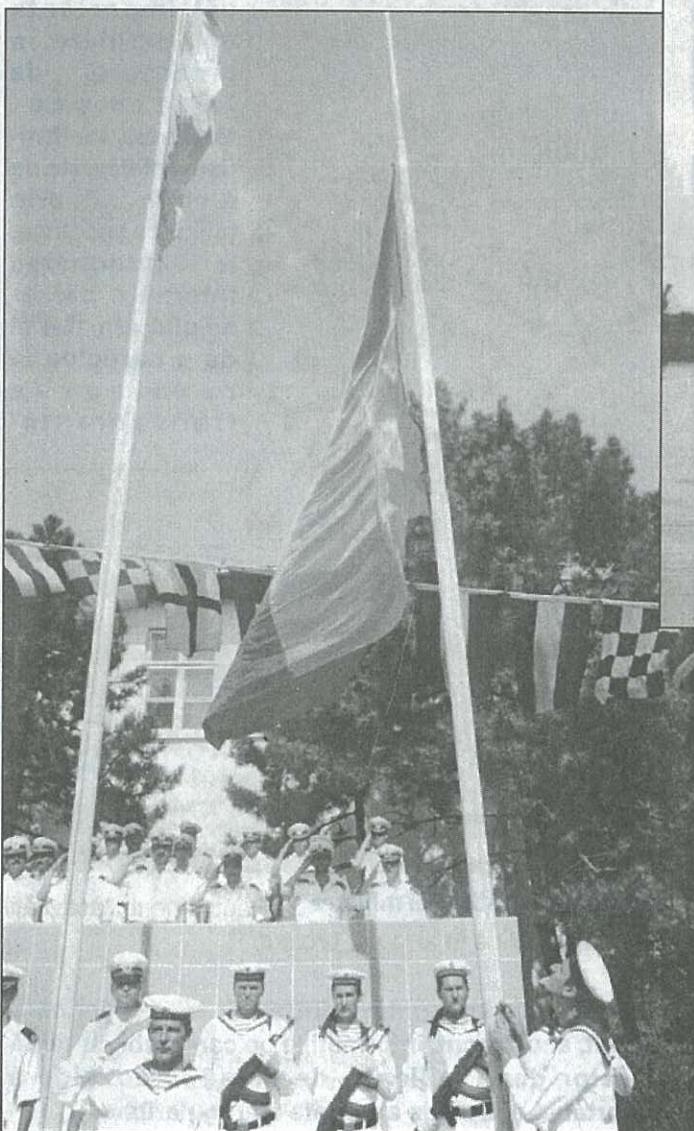
Instituția militară este obligată să se protejeze din punct de vedere informațional, să lupte pentru un coefficient cât mai mare de credibilitate, să-și creeze și să-și mențină canalele și abilitățile de comunicare cu societatea civilă. Vulnerabilitatea apare și se adâncește ca efect al crizei informaționale, ca diferență semnificativă între nevoie de informare și realitatea informării.

După 1990 specialiștii în relații publice s-au aventurat pe un teren aproape virgin din acest punct de vedere în încercarea de a diminua ampolarea acestei vulnerabilități prin formarea și menținerea unei imagini corecte a instituției militare, pe măsura importanței misiunilor sale.

Alături de structurile de relații publice mass-media militare au un rol la fel de semnificativ pentru obținerea rezultatelor pozitive în acest demers. Făcând un bilanț, putem afirma că a și reușit, deja, să devină o voce

profesionistă, lucidă, curajoasă (uneori) și sensibilă (când e nevoie).

Nici în anul care a trecut nu au lipsit atacurile mediatiche la adresa instituției militare: referirile tendențioase la implicarea Armatei în evenimentele din decembrie 1989; discuțiile privind aplicarea legii salarizării



cadrelor militare; neacordarea la timp și integrală a salariilor și refuzul salariaților M.Ap.N de a ridica drepturile bănești diminuate. Pe fondul scăderii generale a credibilității instituțiilor statului, totuși încăderea populației în Armată a înregistrat o rată pozitivă, conform studiilor de specialitate efectuate de Direcția Relații Publice.

„Activitatea de relații publice în armată constituie o funcție distinctă a conducerii și constă în stabilirea, întreținerea și dezvoltarea unor relații biunivoce, benefice între armată, ca instituție publică și publicul militar și civil din interiorul și din afara țărilor“. (Regulamentul activității de relații publice în armată, proiect)



EDITORIAL

→ A spune ceea ce știi, la nivelul tău de competență, căutând să pui în valoare instituția militară, protejând informațiile (într-addevăr) secrete și fără să faci speculații – aceasta este transparența controlată și în acest spirit trebuie pregătiți și antrenați (la propriu) toți militarii, de toate gradele. Chiar dacă au început să se formeze comunicatori specialiști în armată, absolut toți militarii

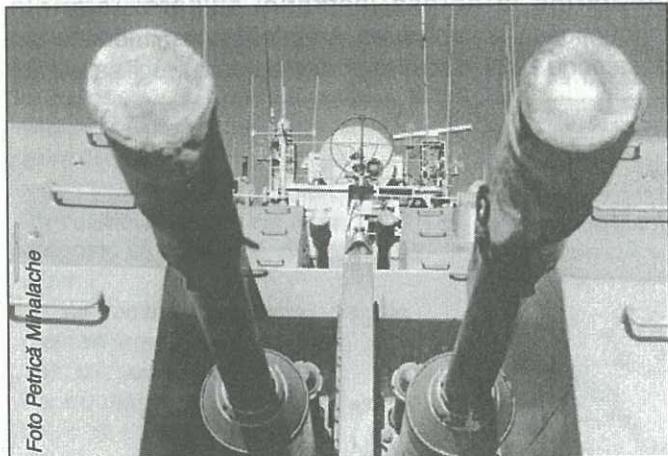


Foto Petrică Mihalache

pot fi puși, la un moment dat, în situația de a răspunde la anumite întrebări sau de a-și preciza o opinie. Antrenarea abilităților de exprimare a devenit aproape obligatorie. Cum răspund la întrebări, care este cadrul de competență în interiorul căruia mă aflu și natura subiectelor pe care le pot aborda, cum evit întrebările capcană sau pe cele tendențioase, cum pot domina tracul provocat de camera video sau reportofon, cum pot transmite mesajele pozitive referitoare la instituția militară, cum protejez informațiile care nu pot fi făcute publice – iată numai câteva teme de reflectie, atât pentru cei care sunt condamnați să facă declarații publice cât și pentru toți ceilalți care, la un moment dat, pot deveni involuntar purtători de cuvânt ai instituției militare, puși în situația de a se adresa direct, prin intermediul mass-media, unei comunități.

Faptele au demonstrat deja, din păcate, că efectele negative sunt amplificate în cazul ascunderii unor informații care pot și trebui făcute publice la momentul producerii evenimentelor respective. Dacă ziariștilor nu li se va oferi, cu promptitudine, varianta oficială, ei oricum vor aborda subiectul, speculând și inventând, ceea ce duce la erodarea serioasă a imaginii instituției.

Principiile Ministerului Apărării Naționale în activitatea de relații publice:

→ Informațiile solicitate de mass-media, diferite organizații sau de simpli cetățeni vor fi puse la dispoziție, în mod oportun și complet, în măsura în care acestea nu intră sub incidenta reglementărilor referitoare la protecția informațiilor militare;

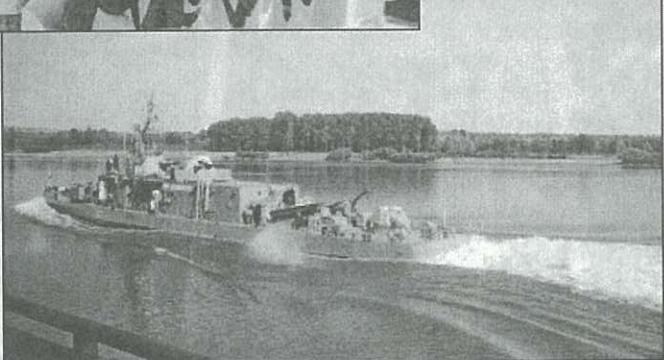
→ Înțregul personal al Armatei și membrii familiilor vor beneficia de un flux permanent de informații generale și militare publice, nedistorsionate de nici un fel de propagandă sau cenzură;

→ Informațiile nu vor fi clasificate ca secrete sau împiedicate în orice mod de a ajunge la cunoștința opiniei publice numai pentru a proteja organismul militar de critici sau alte situații neplăcute.

Și în cadrul Forțelor Navale eforturile creării și menținerii unei imagini pozitive sunt constante și au fost asumate, începând cu anul 1990, în special de către cele două mijloace de comunicare internă și cu comunitatea locală: revista MARINA ROMÂNĂ și redacția radio-TV SCUTUL DOBROGEI.



„Mass-media militare reprezintă călătoriile de derulare a procesului de informare. Misiunea lor fundamentală este de a contribui, prin mijloace specifice, la informarea internă a personalului armatei și de a participa la realizarea transparenței“



activităților instituției militare“. (Regulamentul activității de relații publice în armată, proiect)

Un sondaj de opinie printre ofițerii de marină a relevat, anul trecut, informațiile pe care publicul-țintă al celor două mijloace de presă le consideră importante și trebuie abordate cu regularitate:



EDITORIAL

- Procesul de restructurare și noua organizare a Forțelor Navale;
- Reconvertirea profesională a cadrelor militare;
- Răspunsuri oficiale și sincere la zvonurile vehiculate prin unități;
- Geopolitică și implicații în sistemul militar românesc;
- Arment și tehnică de luptă moderne;
- Protecția socială a cadrelor militare și a familiilor acestora;
- Metode noi de instruire și educare;
- Prezentarea tuturor navelor din dotare;
- Documentare istorice ale unităților militare din Forțele Navale;
- Sistemul de alianțe militare;
- Situația locuințelor, a căminelor militare, protecția medicală și prezentarea stațiunilor de tratament și recuperare la care poate avea acces personalul Forțelor Navale;
- Imaginea instituției militare în societatea civilă;
- Cooperarea cu alte armate.

Totodată, au fost făcute și unele recomandări, considerăm noi utile, pentru îmbunătățirea activității și creșterea eficienței mass-media militare:

- Transparență, obiectivitate și spirit combativ;
- Redactorii să nu fie influențați de comandanți pentru a fi reflectate numai punctele de vedere ale acestora; să fie

Foto Petrică Mihalache



ascultați și subordonății;

- Să prezinte realitatea exact așa cum este, fără exagerări, și să se sublinieze efortul care se face pentru ca activitatea să se desfășoare în continuare, în ciuda tuturor greutăților;
- Să fie semnalate și situațiile negative din unități, să

nu se mai prezintă idilic activitățile militare.

Începând din acest an, cu sprijinul conducerii Statului Major al Forțelor Navale, au fost făcute progrese semnificative în direcția modalităților de transmitere a mesajelor către personalul Forțelor Navale și comunitatea locală. Astfel, revista **MARINA ROMÂNĂ** apare într-o



haină nouă, cu interiorul la două culori și poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din județele Constanța și Tulcea. De asemenea, emisiunea **SCUTUL DOBROGEI** este difuzată pe postul TV NEPTUN, în condiții tehnice superioare și cu o arie de acoperire mai mare.

Desigur, mai sunt multe de făcut, în special în ceea ce privește reforma mentalităților în domeniul informării publice în Armată. Ne referim, în acest sens, atât la „beneficiari” (de curând, un redactor militar care încerca să realizeze un reportaj la nava-școală **MIRCEA** a fost „fugărit” prin Șantierul Naval Brăila pe motiv că „violează obiectivul”), cât și la cei care lucrează în branșă. Încă mai există, atât în presă civilă cât și în cea militară, urii „mogul” care chiar sunt convinși că nu mai au nimic de învățat și că au atins pragul maxim de competență. Într-un domeniu atât de dinamic cum este cel informațional acest mod de abordare nu poate fi, totuși, decât o iluzie.

Aceste demersuri pot fi și eficiente atunci când eforturile sunt îndreptate spre limitarea burocratiei, nu spre ramificarea ei, când informarea internă va funcționa pe canale oficiale, nu pe la colțuri, iar relația cu mass-media civile va fi abordată cu maximă diligență și promptitudine.



La Mangalia, procesul de restructurare a Forțelor Navale continuă

FLOTILA 2 MARITIMĂ

COSTURILE REDIMENSIONĂRII

Bogdan DINU

Relativ frecvent, denumirea structurii de conducere a Forțelor Navale – Statul Major al Forțelor Navale – apare sub diferite forme în mass-media locale și chiar naționale. Ignorând chiar și antetul de pe orice comunicat de presă emis de instituția respectivă, presa persistă în utilizarea unor formule de genul „Comandamentul Marinei Militare”, „Statul Major al Marinei Militare” sau altele și mai năstrușnice. Înțelegem că formula „Comandamentul Marinei Militare”, folosită din 1947 până în 1993, este greu de înlocuit în memoria constănțenilor. Dar nu ne-am „agăță” în aceste rânduri de o simplă denumire, dacă în spatele acestei structuri de conducere nu s-ar afla o realitate diferită de cea de acum opt sau cincizeci de ani, ilustrată fie și numai de evoluția conceptelor de „Comandament”, „Stat Major” sau „Forțe Navale”. Este, în egală măsură, o expresie a stadiului actual al reformei din Armata României.

Din nefericire, înainte de a arunca cu pietre în alții, trebuie să recunoaștem că, uneori, sursa unor erori de informație se află chiar în interiorul sistemului militar. Cine are curiozitatea să acceseze website-ul Ministerului Apărării Naționale de pe Internet, și este familiarizat cu structura actuală a Forțelor Navale, poate avea unele „surprize”. Astfel aflăm că „... în compunerea Forțelor Navale intră Flota Maritimă, cu 4 brigăzi de nave, Flota de Dunăre, cu 2 brigăzi de nave ...”, unele din aceste structuri fiind desființate încă de acum șase luni. Să spunem doar că Internetul tinde să devină – dacă nu a devenit deja – principala sursă de informare pentru mulți dintre semenii noștri, inclusiv ziariști, iar website-ul Ministerului Apărării Naționale este considerat publicație electronică și face parte din mijloacele de presă ale acestui minister. În același timp, nu dorim să exagerăm impactul și importanța unor astfel de informații pentru opinia publică. Dar, dacă privim lucrurile din punctul de vedere al

structurilor presei militare, al realizării comunicării interne și externe, al relațiilor publice și nu numai, lucrurile stau altfel. Pentru că dincolo de desființarea unor brigăzi și apariția flotilelor maritime aici este vorba de procesul de reformă din cadrul Forțelor Navale, de restructurare și modernizare, proces cu o primă etapă de finalizare în anul 2003.

Introducerea de mai sus se poate constitui într-o motivație pentru documentarea pe care am efectuat-o la Flotila 2 Maritimă de la Mangalia, chiar dacă aici, ca și în alte părți, procesul de restructurare și redimensionare nu s-a încheiat. Pe de altă parte, nici nu am putea aștepta punctul final al reformei pentru a informa cititorii despre noile structuri din cadrul Forțelor Navale. Revista noastră își asumă „riscul” prezentării unor imagini sau „radiografii” ale momentului, demersul nostru având la bază principiul informării și realizării transparenței, inclusiv în domeniul restructurării instituției militare. Aceasta cu atât mai mult cu cât au



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Început să se audă voci, izolate, care încearcă să pună sub semnul întrebării „eficiența” Forțelor Navale în fața noilor provocări și amenințări, susținând, în schimb, ideea unei Găzzi de Coastă puternice. Iar de aici și până la ideea unei „restructurări” totale nu este un pas chiar atât de mare, cum ar putea crede unii.

STRUCTURĂ ȘI MISIUNI

Cunoscută neoficial și sub denumirea de Flotila de Sud, Flotila 2 Maritimă a fost înființată la data de 1 septembrie 2000 și are structurile subordonate bazate în portul militar Mangalia. La data înființării Flotila urma să cuprindă trei structuri distincte: Divizionul de nave de patrulare, Divizionul de nave purtătoare de rachete, iar a treia structură este formată din nave cu torpile (unitatea de vedete torpiloare). La aceste structuri se adaugă comandamentul Flotilei cu elemente de structură compatibile NATO.

La data documentării noastre, din cele trei structuri de nave amintite mai sus, erau realizate două și anume Divizionul de nave purtătoare de rachete și Divizionul de nave de patrulare.

Divizionul de dragoare de radă care este bazat tot în portul militar Mangalia, nu se află în subordinea operativă a Flotilei 2 Maritime, dar desfășoară cu unitatea respectivă activități specifice portului militar Mangalia, precum și pe linie de garnizoană.

„Acestă structură are un rol important în desfășurarea acțiunilor militare pe teatrul maritim. La noi în Flotă se află navele care au ca armament principal racheta și torpila, la noi sunt navele care din punct de vedere al parametrilor de manevră sunt cele mai performante la această dată. Cred că au un rol suficient de important ca eșaloanele superioare să trateze această structură cît mai realist cu puțință, ținând cont și de actuala organizare a Forțelor Navale”, ne-a precizat domnul contraamiral Constantin Nasuia.

INTERVIU

„ÎN SPATELE FLOTILEI 2 MARITIME SE AFLĂ OAMENI!”

Interviu cu domnul contraamiral Constantin Nasuia, comandantul Flotilei 2 Maritime

- Domnule contraamiral, ce se află dincolo de sintagma „Flotila 2 Maritimă”?

- Oameni foarte bine pregătiți pentru activitățile care s-au desfășurat până în prezent, pentru unele activități din viitor, oameni cu un suflet care a fost „probat” în situații extrem de sensibile, atât pe uscat cât și pe mare. Asta se ascunde în spatele Flotilei 2 Maritime - oameni.

- Procesul de restructurare v-a pus uneori în față unor probleme insurmontabile?

- Sunt extrem de sincer și dacă ar fi să mă respect pe mine însuși răspunsul ar fi, fără îndoială, afirmativ.

- Cum apreciați evoluția noii structuri acum, la șase luni de la înființare?

- Există avantaje certe dar, logic, ținând cont de toate problemele noastre de până acum există, cu siguranță, și dezavantaje. Însă, pentru actuala perioadă, sunt mai multe avantaje decât dezavantaje.

- Cum vedeti restructurarea Forțelor Navale?

- Redimensionarea structurilor era o problemă care, chiar dacă nu ar fi fost reglementată de anumite documente, cred că ar fi venit ca o necesitate pentru tot ceea ce înseamnă unitate de nave din compunerea Forțelor Navale. Când



mă refer la reformă am în vedere elementele de calitate a personalului, dinamica de personal, probleme care țin de activități tehnice. Eu cred că elementele de pregătire generală, care sunt o componentă importantă a reformei, au fost prea prăpiti lansate și marea majoritate a activităților importante cu care eram obișnuită a dispărut. Este însă un subiect pe care nu îl putem epuiza acum și pe care sper să îl abordăm și cu altă ocazie.

- Ce mesaj dorîti să transmitetă marinariilor din Forțele Navale?

- Îmi oferîți un prilej deosebit, cu toate că eu nu-mi permit să mă adresez tuturor colegilor din Forțele Navale. Însă, dacă ne gândim la faptul că mulți dintre ei ne sunt prieteni, și aici și pe mare, mesajul meu este unul singur: să-și păstreze optimismul pentru că procesul care se desfășoară în prezent în Forțele Navale, la mare ca și la fluviu, va avea un final pozitiv. În același timp, doresc ca mesajul meu să cuprindă și o dorință: să credă în toți colegii lor din Flotila 2 Maritimă!

Principalele misiuni ale Flotilei 2 Maritime: ● Căutarea, descoperirea și lovirea navelor de suprafață inamice, independent și în cooperare, la larg și în raioane apropriate litoralului românesc ● Căutarea, descoperirea și atacul submarinelor inamice în raioane de larg, dar și în cele apropriate litoralului, care permit folosirea submarinelor ● Lovirea cu torpile a navelor de suprafață în raioanele apropriate de litoral ● Misiuni de supraveghere, în conformitate cu concepția stabilită de eșalonul superior (Flota Maritimă) ● Misiuni speciale pentru transportul și deplasarea grupelor de cercetare-diversiune ● Misiuni speciale pentru unele activități de minare de manevră.

De asemenea, unitățile Flotilei desfășoară misiuni specifice Parteneriatului pentru Pace: ● Manevre și evoluție în cadrul simplu sau complex ● Schimb de materiale ușoare ● Schimb de personal ● Exerciții de căutare-salvare pe mare ● Exerciții de apărare antiaeriană și navală ● Trageri reale ● Exerciții de comunicații ● Exerciții de impunere a embargoului.



COSTURILE RESTRUCTURĂRII

Redimensionarea, reducerea, dar chiar și înființarea de noi structuri ridică numeroase probleme, dificile mai ales pentru cei care trebuie să le pună în practică. În acest proces sunt implicați sute de ofițeri, maștri militari și militari angajați, la care se adaugă, firesc, familiile lor. În legătură cu acest aspect am solicitat și opinia comandantului Flotile 2 Maritime: „*Acest subiect nu poate fi ocolit. Redimensionarea nu se poate face asemenea unui front comun care înaintează pozitiv spre un anumit obiectiv, stabilit de ordinele deja emise. Sunt greutăți la capitolul personal și la capitolul tehnic, în privința navelor și pregătirii pentru luptă. Timpul, susținerea financiară, înțelegerea unor aspecte de pregătire, de personal, vor duce la o rezolvare eficientă a unor astfel de probleme care însotesc restructurarea și redimensionarea. Nu am crezut niciodată în varianta în care ordinul a fost emis azi și, brusc, a fost urmat și de executare, fără nici un fel de greutate, fără nici un fel de probleme care să trezească chiar și supărare, atât în sus, către eșalonul superior, cât și în jos, către subordonați. Încercăm să manifestăm disponibilitate pentru rezolvarea tuturor problemelor.*”

La capitolul personal, „tributul” plătit redimensionării și restructurării s-ar putea sintetiza în funcții reduse,

coeficient de salarizare mai mic și o anumită nesiguranță pentru cadrele de la unitățile de vedete torpiloare unde restructurarea încă nu a ajuns. Aspectele dureroase – nu dorim să părem „apocaliptici” și precizăm totuși că nimeni nu și-a pierdut slujba sau a fost trecut în rezervă – ale acestui proces au fost resimțite în special de ofițerii cu anumite grade și cu anumiți coeficienți de salarizare. Nu s-a putut identifica soluția pentru rezolvarea acestei probleme pentru numărul total de ofițeri care sunt afectați de acest aspect. Aceasta este realitatea.

„*Conducerea Flotile speră ca anumite propunerile înaintate să fie soluționate în viitorul apropiat sau puțin mai îndepărtat. Este adevărat că în noua structură sunt coeficienți de salarizare mai mici pentru aproape toate funcțiile. Dar acești coeficienți au fost stabiliți de eșaloanele în drept pe baza unor elemente generale fixate pentru diferențele structuri (unitate de navă, mare unitate) și, evident, nu au vizat numai Flotila 2 Maritime*” – a mai declarat contraamiralul Constantin Nasuia.

Doar aparent paradoxal, o altă problemă este deficitul de personal pentru încadrarea funcțiilor de la diferite unități. De exemplu, la Divizionul de nave purtătoare de rachete încadrarea la ofițeri este de numai 57%. Aceasta nu este totuși o consecință directă a procesului de redimensionare deoarece nici anterior nu a existat o încadrare completă și cu atât mai puțin după apariția ordonanței din 1998 care permitea trecerea în rezervă în anumite condiții. Deficitul de încadrare urmează a se rezolva prin reducerea numărului de nave, prin repartizarea absolvenților de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Școala Militară de Maștri a Marinei „Amiral Murgescu” cu o anumită pondere la unitățile considerate prioritare de către eșaloanele superioare. Se urmărește ca procentul de încadrare să atingă în acest an 60% - 70%, urmând ca, ulterior, în mod eșalonat, această problemă să-și găsească rezolvarea. Contraamiralul Constantin Nasuia: „*În momentul de față nu se poate găsi o soluție. S-a încercat o variantă în cazul corvelei 260, care a fost astfel adusă în Mangalia, dar și aici suferim la alte categorii de personal. Oricum, cele trei unități de vedete torpiloare vor fi redimensionate în una singură și, probabil, problema va căpăta o altă finalizare.*”

Flotila 2 Maritimă în cifre:

- Are în dotare peste 40 de nave
- Este încadrată cu peste 850 de cadre, urmând ca în viitor să ajungă la peste 1.600
- Exploatează cinci tipuri principale de nave de luptă (nave purtătoare de rachete (clasa Tarantul), vedete purtătoare de rachete (clasa Osa I), corvete (clasa Tetal și Tetal modernizată), vedete torpiloare cu 4 tuburi, vedete torpiloare pe aripă portantă).

Vedetă purtătoare de rachete aflată pe docul plutitor în portul Mangalia

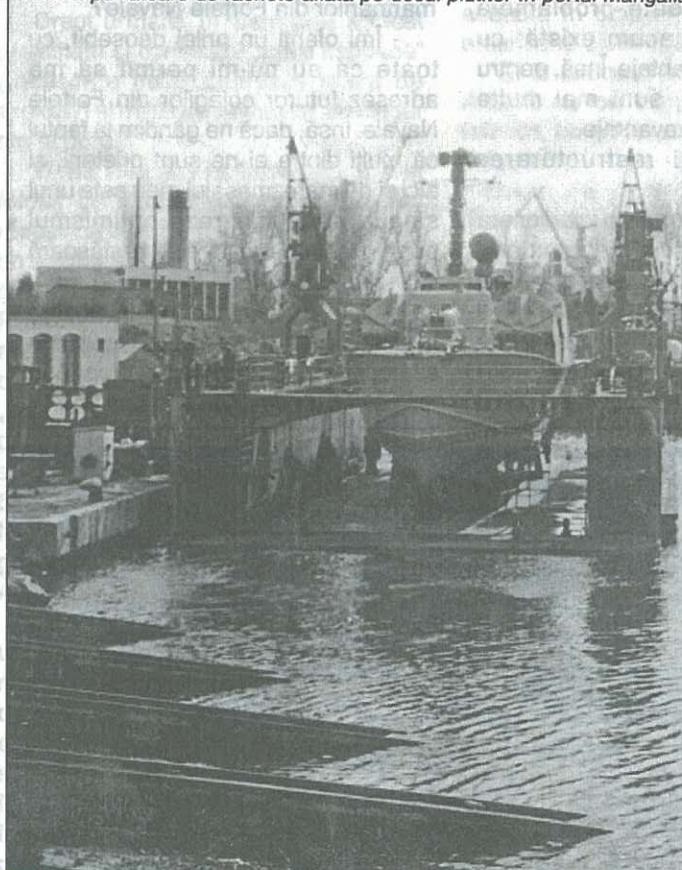


Foto Bogdan Dinu



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

NAVELE PURTĂTOARE DE RACHETE ÎN NOUA CONFIGURAȚIE

Nave purtătoare de rachete la cheu



Foto Bogdan Dinu

Divizionul 150 Nave purtătoare de rachete poate fi considerat o unitate nouă, dacă ne referim la denumire. De fapt, ea a rezultat din contopirea vechiului divizion de vedete purtătoare de rachete cu divizionul de nave purtătoare de rachete, diferite doar ca tipuri de nave. Ca și în cazul Divizionului de nave de patrulare, ordinul de înființare poartă data de 15 decembrie 2000.

Redimensionarea unității a dus la apariția unor dificultăți, care se regăsesc de altfel în toată Flotila. Comandorul **Gabriel Comloșanu**, comandantul divizionului: „*Odată cu noua structură a crescut și numărul de funcții, însă valoarea funcțiilor a scăzut foarte mult, în general cu o treaptă; doar două sau trei funcții au înregistrat creșteri. De asemenea, s-au desființat funcții de șefi de magazii, maiștri bucătari. În ceea ce privește statul major al divizionului, funcțiile nu sunt suficiente și chiar am făcut propuneri pentru suplimentarea acestora. Deși coeficientul de salarizare a scăzut pentru toate categoriile de militari (ofițeri, maiștri militari, m.a.c.) totuși procentajul celor care au plecat este foarte mic.*“

Având ca principal armament racheta, unitatea poate fi considerată cel mai puternic divizion al Flotei 2 Maritime. „*Puternic dintr-un anumit punct de vedere, tehnic – precizează comandorul Gabriel Comloșanu. Puterea unui divizion constă de fapt în puterea oamenilor unității de a face ceea ce trebuie. Misiunile fiecărui*

divizion sunt importante în anumite domenii.“

„Bătrânele“ VPR-uri (vedete purtătoare de rachete) reprezintă încă, alături de mai noile NPR-uri (navele purtătoare de rachete), o forță care poate fi luată în considerație de către inamic datorită rachetelor, care sunt vechi, dar încă funcționale și eficiente în luptă. Lansarea din luna octombrie

Comandorul Gabriel COMLOȘANU



Vedete purtătoare de rachete

a anului trecut a demonstrat că navele încă mai pot lansa rachete, e adevărat că nu pentru mulți ani de acum înainte.

Procesul de restructurare din primele două luni ale anului s-a axat pe următoarele direcții: organizarea unității în noua structură, predarea primirea funcțiilor, redistribuirea atribuțiilor pentru oameni (în afară de cele prevăzute), repartizarea spațiilor de la uscat cu alte funcții (magazii, depozite, echipament), organizarea unui nou sistem de serviciu al unității, începând cu ofițerul de gardă și terminând cu mecanicul pentru vitalitatea navei, uniformizarea documentelor. S-au făcut eforturi pentru întărirea legăturilor dintre oameni, pentru coeziunea unității. Si toate acestea s-au realizat concomitent cu verificarea tehnică, cu executarea reviziilor, cu echiparea și instruirea militarilor care au venit din centrul de instrucție, cu executarea tragerilor cu

Continuare în pag. 10



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

FREGATE, CORVETE SAU NAVE DE PATRULARE?

La mai bine de două luni de la constituire, o anumită tristețe și dezamăgire încă se mai fac simțite la Divizionul de nave de patrulare. Poate și pentru că aici redimensionarea își găsește mai greu „cadența”. Desființarea fostului divizion de fregate de la Constanța și dislocarea acestor nave la Mangalia este un proces care nu s-a încheiat încă.

Într-un anume fel, același lucru se poate afirma și despre clasificarea navelor. La data construcției, aceste nave au fost clasificate, după modelul sovietic, ca nave antisubmarin. În anii '90 acest tip de navă a fost redenumit conform nomenclatorului NATO și cum acolo figurau drept fregate din clasa *Tetal* a fost adoptată această clasificare. Anul trecut, pentru o perioadă de câteva luni au fost denumite corvete și, ulterior, din nou fregate. La intrarea în structurile Flotilei 2 Maritime, Divizionul de nave de patrulare are, din nou, în dotare corvete. Practic, acest tip de navă nu poate fi încadrat în clasa fregatelor, dar nici în cea a corvetelor. Francezii au denumirea de *aviso* pentru o navă rapidă, care este mai mare decât o corvetă, dar nu aparține clasei fregatelor.

Evident, la clasificare sistemul de armament este primul criteriu luat în considerație și nu tonajul sau dimensiunile.

Avându-le în subordine, contraamiralul **Constantin Nasula** a înclimat spre denumirea de corvetă: „*Cred că aceste nave sunt mai apropiate de clasa corvetelor. Răspunsul meu nu cred că o să îi mulțumească pe cei care servesc pe aceste nave, dar ei au văzut în activitățile desfășurate în comun cu navele aparținând clasei fregatelor care este diferența. Le numesc corvete pentru că dacă am pune navele noastre la mijlocul unui segment care are în cele două extremități fregate și corvete, ele ar încina mai mult spre clasa corvetelor.*“

În lipsa comandantului, comandorul **Nicolae Apostol**, am discutat cu șeful de stat major al unității, comandorul **Romulus Hâldan**. Cu siguranță, situația relatată – mai ales despre problemele care au apărut ca urmare a desființării fostului divizion de fregate de la Constanța – nu e chiar atât de sumbră, dar nici nu oferă motive de optimism pentru viitorul apropiat. „*Aproape 70% din cadrele fostului divizion de la Constanța nu se mai regăsesc în noua*

unitate. Fiind oameni capabili au fost „vânați“ de alte structuri. În acest sens, plecarea oamenilor s-a dovedit a fi o adeverată „mană cerească“ pentru navele din Constanța care și-au completat astfel încadrarea. Motivele pentru care au preferat alte unități sunt multiple. Funcțiile de maistri militari s-au transformat în funcții de subofițeri, iar la ofițeri funcțiile s-au micșorat foarte mult. Corveta 261 nu mai are aproape nici un ofițer la bord: comandanțul și secundul sunt plecați sau urmează să plece la cursuri, restul ofițerilor s-au mutat, iar nava este condusă de un maistru principal!... S-au mutat toți șefii mecanici din fostul divizion, după cum nu a mai rămas nici un maistru electrician. Aceasta a condus la situația în care pentru cele trei nave rămase la Constanța să existe numai 3-4 ofițeri, iar serviciul pe grup să fie executat de un maistru. Problema nu este cu cine și când se vor ocupa aceste funcții – pentru că acest lucru se va realiza – ci în cât timp se vor forma acești oameni, deoarece aceste nave au un anumit specific.“

Cu toate acestea, unitatea are nave operative, iar altele se află în diferite stadii de revizii sau reparații prelungite care se vor finaliza în limita alocării fondurilor financiare necesare. În viitorul apropiat, mai precis în luna aprilie, două corvete din divizion vor participa la o aplicație bilaterală cu forțele navale bulgare.

Corveta 264 din Divizionul de nave de patrulare

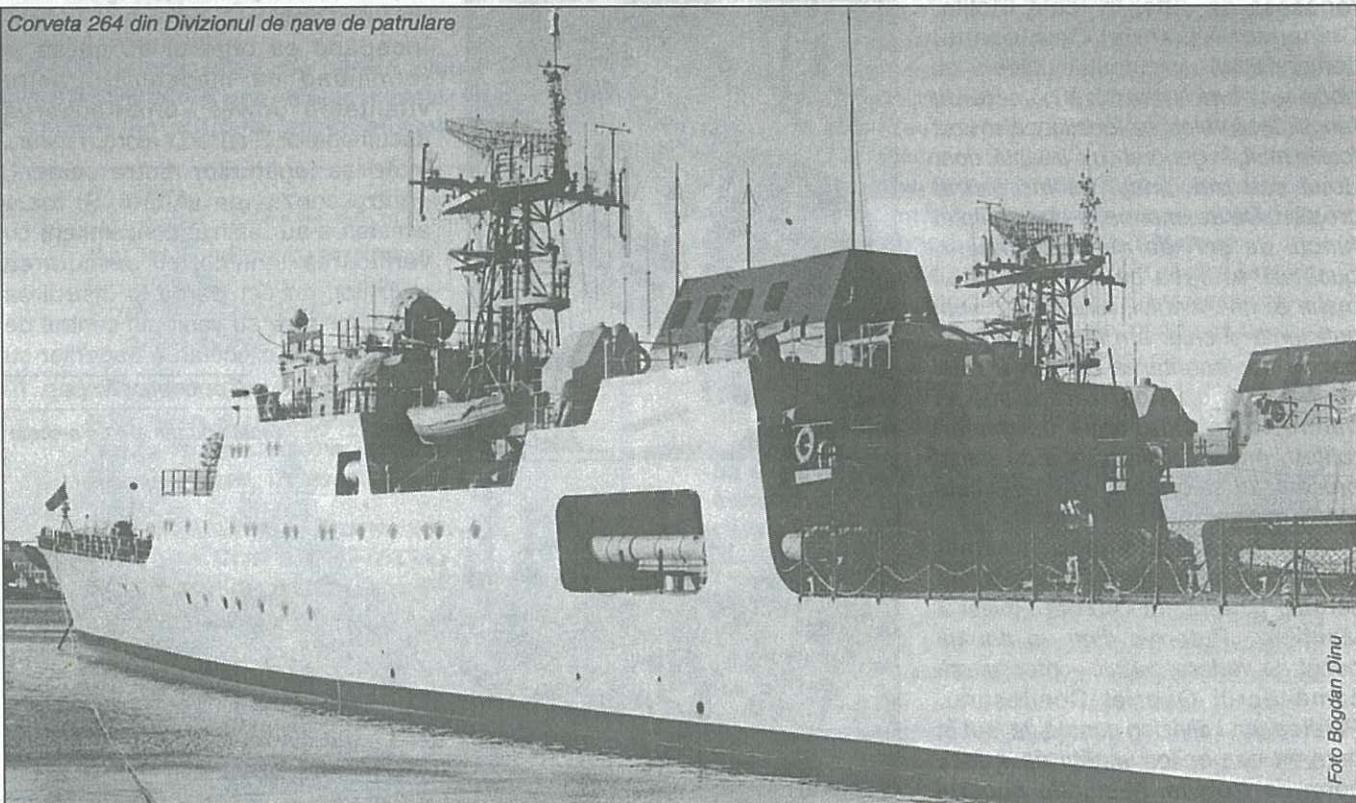


Foto Bogdan Dînă



MOARE SPIRITUL VEDETISTILOR?

Foto Bogdan Dinu



Vedete torpiloare pe aripă portantă în conservare în portul Mangalia

Divizionul 93 Vedete torpiloare a fost cotat vreme îndelungată, și încă mai este, drept un divizion etalon al fostei brigăzi și al actualei Flotile. Stau mărturie în acest sens activitățile și misiunile cele mai importante care s-au desfășurat în timp și de la care navele divizionului nu au lipsit niciodată. A fost prima unitate de vedete torpiloare înființată și tot prima - și deocamdată singura – care după 1990 a reușit să realizeze schimbarea motoarelor principale la cinci din navele din dotare. În timp, aici s-a reușit formarea unui colectiv de cadre foarte bun. Din păcate, acum a început să se „fisureze” prin plecarea unor oameni, a ofițerilor mai ales, la unitățile din Flotilă deja constituite.

„Vremurile bune” de altădată au apus pentru unitățile de vedete torpiloare. După cum menționam anterior, din cele trei divizoane urmează să rămână unul singur. În opinia căpitan-comandorului **Traian Stănculete**, șeful de stat major și înlocuitor la comanda divizionului, restructurarea și redimensionarea ar fi trebuit să se realizeze simultan pentru toate cele trei structuri și nu în etape cum s-a procedat: „Neștiind când va avea loc această restructurare și pentru unitățile de vedete torpiloare, oamenii din divizion se duc la

structurile existente deja, la care restructurarea a fost finalizată. În aceste condiții, „migrația” cadrelor este greu de opri. Chiar azi, unul din cei mai buni comandanți de navă din divizion s-a mutat la Divizionul de nave purtătoare de rachete.”

Poate fi un punct de vedere, chiar dacă la nivelul conducerii Flotilei imaginea de ansamblu este diferită. Referitor la acest aspect, la rugămintea noastră, domnul contraamiral **Constantin Nasula** a ținut să precizeze: „Ar fi fost greu, dacă nu chiar imposibil, ca redimensionarea să se execute simultan la toate cele trei structuri, respectiv nave purtătoare de rachete, nave de patrulare și vedete torpiloare. Chiar și pentru primele două structuri ne-am lovit de probleme serioase. Ar fi fost imposibil să mergem cu toate trei simultan.”

Din surse neoficiale s-a aflat că unitatea care ar urma să „supraviețuască” (fie doar și ca denumire) ar fi Divizionul 129 Vedete torpiloare sub „umbrela” căruia ar urma să se realizeze restructurarea. Dezamăgirea și frustrarea interlocutorului nostru sunt evidente: „Eu mi-aș dori ca acest divizion să nu se desființeze niciodată și sper să nu fiu eu acela care va semna ultimele documente. Dacă se va adeveri că va



Căpitan-comandor
Traian Stănculete

rămâne divizionul 129 sunt curios să aflu care au fost criteriile luate în considerație. Nu cred că este o idee bună nici proiectata repartizarea a navelor pentru noua structură, respectiv căte 3 vedete torpiloare cu 4 tuburi din fiecare divizion și 6 vedete torpiloare pe aripă portantă, pur și simplu pentru că nu toate navele sunt la fel de bune”.

Acest tip de nave urmează să dispară din structura Forțelor Navale, însă acest lucru se va întâmpla într-un viitor greu de precizat în momentul de față, fie doar și pentru faptul că nu au cu ce să fie înlocuite și încă pot îndeplini anumite misiuni specifice pentru zona litorală.



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Foto Bogdan Dinu



„În momentul în care restructurarea va ajunge și la unitățile de vedete torpiloare - și aceasta este deja o certitudine – vor mai pleca de aici doar foarte puțini oameni – continuă căpitan-comandorul

Traian Stănculete. Dar vor pleca oamenii buni, cei care vor fi dezamăgiți de noua structură. Personal mi-aș dori să mai lucrez mulți ani înainte cu acești oameni. Am pus mult suflet în această unitate și este păcat că se va desființa, atât pentru personal, dar și pentru nave. În viitorul apropiat nu cred că vor mai fi în Forțele Navale oameni cu peste 20 de ani la îmbarcare. Mândria de a fi „vedetist” a dispărut“.

Foto Bogdan Dinu



Cu siguranță, redimensionarea – termen dincolo de care se află oameni și familiile - s-a dovedit a fi pentru mulți dificilă și chiar dezamăgitoare. Ne referim aici atât la cei care au fost „subiecții” acestui proces cât și la cei care au fost implicați în luarea deciziilor respective. Amărciunea unora dintre interlocutorii noștri, uneori reținută, alteori exprimată direct, este de înțeles, chiar dacă subiectivitatea joacă și ea un rol în anumite situații. Dar procesul de realizare a unor structuri viabile și eficiente, corect dimensionate pentru Forțele noastre navale, nu poate evita această etapă, oricât de neplăcută ar fi. Este o etapă fără de care reforma adevărată a anilor ce vor veni nu se poate finaliza.

Urmare din pag. 7

armamentul de infanterie și lista poate continua.

Începând din luna ianuarie, unitatea a intrat într-un plan de evaluare a unor echipe de experti NATO. Această evaluare se realizează pe mai multe planuri: tehnic, personal, pregătirea pentru luptă, ieșiri pe mare. Ca urmare, s-au realizat programe de pregătire, liste de reparații sau cu materiale de schimb. La ora documentării se terminase andocarea VPR-urilor urmând ca și NPR-urile să treacă prin această operațiune. Se verificase și reparase 60%-70% din tehnica unității. Comandorul **Gabriel Comloșanu**: „Ne-am gândit că ar fi util pentru această verificare și o ieșire în mare, pentru a demonstra că suntem în măsură să executăm anumite misiuni din activitățile care se realizează la ieșirile pe mare de către forțele NATO. Unii dintre noi am mai executat astfel de misiuni, alții urmează să le execute pentru prima oară. ieșirea pe mare (programată pentru zilele următoare, n.n.) are ca obiectiv conducerea și executarea, folosind limba engleză, a exercițiilor specifice NATO și Parteneriatului pentru Pace.“

Din cele relatate mai sus este evident că volumul de muncă a crescut, iar redimensionarea nu a iertat pe nimeni: de la unii maistri militari, ale căror funcții au fost desființate, până la comandanțul de divizion care, trecut la un coeficient de salarizare inferior, comandă o structură mai mare. Pentru mulți dintre oamenii de aici restructurarea lasă un gust amar.

Foto Bogdan Dinu





O FORȚĂ DE DESCURAJARE PE FLUVIU: DIVIZIONUL DE NAVE PURĂTOARE DE ARTILERIE

Mihaela MACARIU

De mai bine de cinci ani, cele trei fortărețe ale Flotilei de Dunăre, monitoarele "Mihail Kogălniceanu", "I.C. Brătianu" și "Lascăr Catargiu", formează o entitate de care orice agresor, cel puțin la nivelul Dunării de Jos, ar trebui să se temă, fapt demonstrat de altfel prin exercițiile și aplicațiile tactice de la Sfântu Gheorghe ca și în cadrul Programului PfP. Un eveniment petrecut pe data de 5 februarie a.c. are menirea să amplifice capacitatea de luptă a acestei unități: transformarea Divizionului de Monitoare în Divizion de Nave Purtătoare de Artillerie.

La data de 15 decembrie 2000 s-a constituit noua unitate în compunerea căreia intră monitoare și vedete blindate generația a III-a. Începând cu data de 5 februarie 2001 aceste nave au fost redislocate în garnizoana Brăila, constituindu-se un divizion puternic ce va putea acționa pe tot fluviul Dunărea în noua concepție referitoare la apărarea comunicațiilor fluviale.



Pentru că mutarea echipajelor dintr-o garnizoană în alta implică probleme sociale majore, s-a găsit o soluție intelligentă: mutarea unei secții de vedete blindate mici de la Brăila la Tulcea pe navele căreia vor fi încadrate echipajele ce au deservit vedetele blindate mari. Timp de o lună, la bordul acestor nave se va desfășura pregătirea de specialitate și schimbul de experiență dintre echipaje.

Așadar, structura definitivă a acestei forțe fluviale a fost realizată: zestrea divizionului s-a mărit, dar odată cu aceasta și numărul de probleme. Despre viitorul noii structuri am stat de vorbă cu comandantul Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artillerie, comandorul Iordan Alexandru:

- Domnule comandor, datorită faptului că acum aveți în exploatare niște nave diferite de cele cu care au fost obișnuiați oamenii dumneavoastră nu apar probleme de pregătire suplimentară?

- Este într-adevăr nevoie de o perfecționare având în vedere că echipajele navelor au fost numite recent în funcții. Este bine totuși că o parte a personalului care va deservi vedetele blindate provine de la monitoare sau de la Divizionul de vedete blindate din Brăila. Instrucția specifică artieriei nu ridică probleme întrucât caracteristicile tehnico-tactice ale monitoarelor sunt apropiate de cele ale vedetelor blindate, iar armamentul de artillerie este identic. Unele probleme vor fi în ceea ce privește personalul care încadrează compartimentele electro-mecanice, pentru că sunt instalații diferite, dar sperăm ca în scurt timp noile echipaje să fie în măsură să deservească tehnică. În acest sens sunt prevăzute în această lună ieșiri pe fluviu pentru instruire.

- Acest Divizion va avea obiective importante în cadrul programului de realizare a interoperabilității cu Forțele NATO și cu țările partenere. Care sunt acestea?

- Într-adevăr, pentru anul de instrucție ce a început la 1 martie, Divizionul are sarcini în cadrul Parteneriatului pentru Pace, fiind printre puținele unități ale Forțelor Navale cuprinse în cadrul acestor acțiuni organizate de NATO sau coordonate de Uniunea Europeană. În acest an trebuie să urmărim două obiective principale: creșterea manevrabilității forțelor și mijloacelor precum și ridicarea nivelului de pregătire specifică.

Așadar, cu forțe noi și obiective îndrăznețe, Divizionul de Nave Purtătoare de Artillerie se constituie în cel mai important „argument“ al Flotilei Fluviale în îndeplinirea misiunilor specifice.





EXPERIENȚĂ INEDITĂ PENTRU T.R.-IȘTII MARINARI



ȘASE LUNI PRINTRE „PESCARII“ DE ... MINE

Soldat T.R. Sorin MIHALACHE

Indiscutabil, pentru orice tânăr, indiferent de nivelul cultural ori de apartenență la una dintre păturile sociale, satisfacerea serviciului militar echivalează cu un autentic test de maturitate, care, odată promovat, contribuie într-o bună măsură la desăvârșirea unei puternice personalități. Dar care este percepția necesității efectuării acestui stagiul de către militarii în termen redus (mai pe scurt, T.R.-iști), ce sentimente îl încearcă pe absolvenții de instituții de învățământ superior acum, când și ei sunt în armată? Am încercat să găsim răspunsuri la aceste întrebări în timpul dialogului purtat cu teriștii, dar și cu comandanții lor, dintr-o unitate de dragoare maritime.

Am ajuns în portul militar, la dana unde sunt ancorate dragoarele maritime, într-o răcoroasă dimineață de februarie, când soarelui nu-i prea păsa de sufletele pe care ar fi trebuit să le încâlzească. Ceața, dar și o ploaie mărunță și deasă au făcut ca drumul spre port să pară și mai lung; aveam impresia că mergem spre capătul pământului!

Aici își îndeplinește serviciul militar șase „T.R.-iști“. Echipa revistei „Marina Română“ i-a surprins într-un important și totodată fericit moment: cu câteva minute în urmă fuseseră admisi, după o severă examinare scrisă și practică, la exploatarea mecanismelor din cadrul posturilor de luptă. Ceea ce nu e puțin, dacă te gândești că examenul, odată luat, îți dă dreptul să manevrezi și să folosești tehnica de la bord, fără să-ți „prinzi degetele“. Dialogul se înfiripă, firește, extrem de rapid. Explicabil, de altfel, deoarece trei luni „mâncasem“ și eu aceeași pâine cu ei la bordul navelor. „Cele trei luni pe care le-am petrecut până acum în armată constituie pentru mine o experiență nouă, ce m-a maturizat, iar bagajul de cunoștințe acumulat aici își va demonstra

utilitatea, în mod precis, și după ce voi trece în rezervă. Am avut multe lucruri de învățat de la maștri și de la ofițeri.“, ne spune Aurel Daniel Stănică, absolvent al Facultății de Istorie, acum electrician pe dragorul maritim 30. „Am privit serviciul militar cu multă seriozitate și pot afirma, fără a greși, că în aceste 14 săptămâni m-am întărit mai ales psihic, mi-am fortificat organismul și mi-am îmbogățit cunoștințele marinărești.“, ne declară Adrian Popescu, o „compilație“ inginer agronom – timonier pe dragorul maritim 29. Iar opiniiile lor au fost întărite și de Adrian Picoiu (absolvent al Facultății de Matematică), Vladimir Dumitru (absolvent al Facultății de Științe ale Naturii) ori de Vasile Cotoban (inginer specialitatea Instalații Portuare), cu toții îmbrăcați acum în hainele alb – albastre de marină.

Un punct de vedere interesant ni s-a părut a fi cel formulat de către soldatul Laurențiu Radu (absolvent al Facultății de Istorie, angajat al Muzeului „Callatis“ din Mangalia): „Cred că o mai atență selecție a recruiților la Centrul Militar Județean, în sensul ca fiecare militar să fie repartizat, în măsura posibilităților, într-o unitate în care să-și poată folosi cunoștințele profesionale, ar fi benefică și pentru individ și, în același timp, pentru instituția militară. Asta nu înseamnă că nu-mi îndeplinește sarcinile pe care le primesc pe vapor, dar cred că, de exemplu, personal aş fi fost mult mai util într-un muzeu militar, unde pe lângă faptul că nu aş fi întrerupt contactul cu mediul profesional, activitatea depusă de mine ar fi fost mult mai intensă și mai eficace.“ Un punct de vedere despre care considerăm că ar trebui să se țină cont pe viitor.

Am stat de vorbă și cu ofițerii care le dezvăluie T.R.-iștilor „tainele“ marinăriei, iar aprecierile acestora vis-a-vis de modul în care cei mai tineri „lupi de mare“ „percuzează“ la comenziile primite au fost întrutotul favorabile. „Sunt foarte



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

mulțumit de felul în care au răspuns cerințelor. Rezultatele vorbesc de la sine – au primit numai calificative „Bine” și „Foarte bine” la toate tragerile, aruncările de grenadă ori la testelete teoretice și practice pe care le-au parcurs. Prezența lor la bord este binevenită și am convingerea că, în eventualitatea în care ne vom confrunta cu o situație reală de luptă – pe care nimeni nu și-o dorește, bineînțeles – ei își vor face cu eficiență și promptitudine datoria”, apreciază locotenentul **Vasile Mădălin Sărmașag**, coordonatorul programului de pregătire de specialitate al militarii cu termen redus. Tot pe această tematică, în încheierea periplului nostru pe „tărâmul” dragoarelor, am solicitat o declarație comandantului unității, căpitan-comandorul **Vergil Moraru**: „Am spus mereu și o repet și cu acest prilej – lucrez cu placere cu T.R.-iști. Capacitatea lor intelectuală le permite să reacționeze prompt ori de câte ori sunt solicitați și obțin rezultate excelente la toate tipurile de activități în care sunt angrenați. Remarc la actuala serie de T.R.-iști seriozitatea și sprijinul pe care ni-l acordă în rezolvarea problemelor de pază și apărare a unității, dar și de menținere a securității și a vitalității navelor. Concep acum și un proiect de viitor – m-am gândit ca o parte din seria următoare a soldaților ce poartă însemnele MTR să fie încadrați pe funcții și în Statul Major, pentru a ajuta la fluidizarea informațiilor și a sistemului decizional. Sper că voi obține aprobările necesare din partea eșaloanelor superioare.”

Așadar, acestea au fost câteva repere ce marchează viața de militar a unor absolvenți de facultate ce-și îndeplinesc datoria către țară. Trecând peste micile neajunsuri – inexistența unui club în care soldații să-și poată petrece timpul liber (atât cât este), absența, de asemenea, a unei biblioteci – dar și peste unele probleme mult mai serioase (de exemplu, lipsa carburanților și a pieselor de rezervă care fac ca navele să „lâncezească” la cheu, iar pregătirea de luptă să se facă mai mult pe uscat) pentru a căror rezolvare este necesară însă implicarea mai multor factori decizionali, am plecat din portul militar cu convingerea că acolo, la granița de apă a țării, „pescarii” de mine – soldați, gradați, maștri, ofițeri – veghează atent la liniaștea țării.



Locotenent Vasile Mădălin Sărmașag și MTR Laurențiu Radu, Adrian Popescu, Aurel Stănică, Vladimir Dumitru
Foto Sorin Mihalache





SPIRITUL „MIRCEA“ TREBUIE SĂ TRĂIASCĂ

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

Este cunoscut mai mult sub numele de Bricul „Mircea” și este Nava Școală a Marinei Române. Cunoșătorii, însă, într-ale marinăriei știu că denumirea de *bric* nu este cea corectă. N.S. „Mircea”, în clasificarea actuală, este un mare velier din clasa „A” de tip Barc, cu trei catarge. Denumirea de *bric* s-a păstrat, prin „moștenire”, de la prima navă școală a Marinei Române, velier cu două catarge, de tip *bric*, construit în șantierele londoneze și sosit în țară în anul 1882. A fost scufundat pe Dunăre în timpul unui bombardament de aviație în aprilie 1944.

Ce este totuși un „bric”?

Odată cu marile descoperirile geografice și intensificarea comerțului pe mare au apărut și marile veliere - nave de linie, fregate sau corvete, cu una, două sau trei punți, armate cu tunuri - care compuneau flotele de război și duceau lupta pentru supremația mărilor și apărarea liniilor de comunicație maritime. Aceste flote dispuneau și de câteva nave mai mici, suple, fără tunuri grele care dezvoltau o viteză foarte mare și erau folosite pentru efectuarea observării în larg, la mare distanță și transmiterea informațiilor despre flotele adverse. Efectuau, de asemenea, legături rapide între flotele aflate la mari distanțe și metropole sau între diferite porturi. Astăzi velierele de tip *bric* corespund clasei de nave „B”.

Am simțit nevoie să fac aceste precizări, deoarece, în vorbirea curentă, chiar și printre marinari se folosește denumirea de Bricul „Mircea”, navă care, după mai bine de șase ani de eroice eforturi de reîntinerire în șantierele navale din Brăila, lansează un disperat SOS.

Pentru a afla care este astăzi soarta acestei nave cu vele m-am adresat domnilor comandor inger Paul Stamate, locțiitor pentru logistică al comandanțului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța și căpitan-comandor Dorin Stănescu, comandanțul Divizionului Nave Școală.

- Domnule comandor Paul Stamate, cum a ajuns Nava Școală „Mircea” în șantierul naval Brăila?

- După cum este cunoscut, „Mircea” a fost adus în țară în august 1939 fiind construit la șantierele „Blohm und Voss” din Hamburg. Ultima reparație capitală a fost efectuată în șantierul naval constructor, în anul 1966. După anii '90 siguranța navei impunea în mod imperios o nouă reparație capitală. Este îndeobște cunoscut faptul că, cele mai bune lucrări la o reparație capitală în cazul unei nave, cu atât mai mult a unui velier de talia lui „Mircea”, le execută tot șantierul constructor. În consecință, în anii '93-'94 instituțiile interesate, Romtehnica și Comandanțamentul Marinei Militare, au contactat șantierul din Hamburg, care a trimis specialiști



Comandor Ing. Paul Stamate

pentru evaluarea lucrărilor. Rezultatul: costurile au fost evaluate la 25-27 milioane mărci germane, iar durata reparațiilor, inclusiv a probelor, fiind de 9-10 luni. S-a apreciat că prețul este, totuși, prea mare.

A existat o ofertă, mai bună, tot din partea unui șantier german din Bremen, prețul acestuia fiind mai mic, de cca 15-16 milioane mărci, cu condiția ca nava să fie dezafectată de români. Forurile dirigitoare ale fondurilor au apreciat că și acest preț este prea mare astfel că a fost testată piața internă: șantierele navale din Constanța (care mai făcuse o reparație medie în anul 1983), Midia și Brăila (SANAB). După evaluarea operațiunilor, primele două șantiere au renunțat, SANAB oferindu-se să înceapă reparațiile. În felul acesta, în octombrie 1994 nava școală Mircea a acostat în șantierul din Brăila. De altfel, SANAB a considerat-o ca pe o provocare tehnică, o mândrie și s-au angajat să efectueze reparații de foarte bună calitate pentru a-și îmbogăți palmaresul și a-și „șlefui”... firma. Firmă ce urma să stea la loc de cinste la punctul centru alături de cea constructoare.

- În cât timp trebuia să fie reparat?

- Termenul de finalizare a reparației era aproximativ dublu celui estimat de firmele germane. S-a apreciat și din acest punct de vedere că efortul este mai relaxant și eşalonarea plășilor mai favorabilă.

- Iată, au trecut mai bine de șase ani și nava continuă să fie în șantier. Care este cauza?

- Insuficiența fondurilor alocate în timp. Trebuie făcută specificarea că, pe toată durata derulării contractului, colaborarea dintre prestator și beneficiar s-a făcut în condiții foarte bune atât timp cât beneficiarul a finanțat lucrările.



S.O.S. „MIRCEA“

- Ce s-a realizat până în prezent?

- Până la 31 decembrie 2000 erau efectuate 90% din lucrări. Conform prevederilor contractuale, la începutul fiecărui an se negocia valoarea lucrărilor rămase de executat, luându-se în calcul fondurile avute la dispoziție de către beneficiar. Plata se efectua prin acordarea unui avans pentru procurarea de materiale, urmată apoi de plăți parțiale periodice după efectuarea unor acte de recepție parțiale.

În anul 1999 apare prima sincopă când beneficiarul nu a mai putut asigura avansul pentru procurarea materialelor. Totuși, cu eforturi, SANAB continuă, ce-i drept mai lent, lucrările, beneficiarul achitându-și, în final, datoriile. În anul 2000, deși au fost efectuate, în continuare, lucrări, ele nu au mai putut fi achitate. Este necesar, deci, să achităm contravaloarea lucrărilor deja efectuate în anul 2000 la care se mai adaugă necesarul de 10% de lucrări ce trebuie executate.

- Mai concret, ce s-a excutat până în prezent?

- Au fost instalate aparatură de navigație și radar de ultimul tip - GPS (Global Positioning System); instalații frigotehnice și de desalinizare a apei; caldarina. Au fost efectuate reparații capitale la motorul principal și auxiliare. Au fost înlocuite lemnul de tec de pe punte, mahonul, mobilierul din cazărmi, manevrele fixe din arboradă, a fost reparată velatura.

- Ce mai este de făcut?

- Cele 10 procente rămase a fi exacute constau în: finalizarea amenajărilor interioare; înlocuirea corpurilor de iluminat; montarea vergilor în arboradă; echilibrarea arboradei; completarea mijloacelor de salvare; instalațiile sanitare; completarea altor echipamente. În final efectuarea probelor.

- În cât timp se pot executa acestea?

- Lucrările, în sine, nu mai necesită prea mult timp. Partea cea mai mare de timp urmează să fie alocată testărilor și evaluărilor. Specialiștii SANAB apreciază că din momentul în care se alocă fondurile, lucrările ar putea fi finalizate în aproximativ cinci luni.



Căpitan-comandor
Dorin Stănescu

- Domnule căpitan-comandor Dorin Stănescu, vă rugă, pentru cititorii revistei Marina Română și pentru toți cei interesați de soarta navei școală „Mircea“ să ne răspundeți la câteva întrebări. O primă întrebare: de ce este nevoie de acest mare velier ca navă școală?

- Sunt convins că această întrebare nu ați pus-o pentru a vă convinge pe dumneavoastră ci pe acei care cred că nu ar mai fi necesară. Din păcate au existat și astfel de voci. Pentru oamenii care pun această întrebare le-aș răspunde: România are nevoie de o navă școală pentru că are nevoie de marină.

Incepând cu anul 1882, anul în care a intrat în înzestrare primul bric „Mircea“, Marina Română a avut privilegiul de a-și instrui multe generații de cadeți, viitoare cadre de marină - ofițeri și maistri militari - la bordul unor astfel de nave. O tradiție care se menține nu numai la noi, dar și la alte flote. O tradiție care a generat un adevărat spirit - SPIRITUL MIRCEA pe care avem datoria de a-l menține și perpetua pentru generațiile viitoare.

- Nu este un lux ?

- Nu este nici pe departe un lux. Ca să folosesc o expresie a comandanțului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, domnul contraamiral dr. Gheorghe Marin, această navă este unul din principalele laboratoare și nu oricare ci unul foarte mare și plutitor, unde se formează o serie de calități absolut necesare oricărui ofițer sau maistru de marină în cariera ce și-a ales-o: curajul, îndemânarea, rezistența la efort, spiritul de încurajătorare în situații grele pe mare, lucrul în echipă. Nu în ultimul rând este vorba de bucuria, emoțiile și trăirile pe care le încearcă viitorii ofițeri și maistri de marină navigând, la fel ca în urmă cu câteva secole, numai cu vele și de a se întrece în competiții nautice cu veliere similare, în binecunoscutele regate.

- Pentru că veni vorba de regate, aceste întreceri sportive între veliere. Sunt unul din cei care au avut privilegiul de a participa, cu „Mircea“, la regata din anul 1976 Bermuda - New Port, ocazionată de bicentenarul Statelor Unite ale Americii. S-a marcat, atunci și o premieră: aceea de a fi prima navă militară românească care a traversat oceanul. Vă asigur, nu numai că nu a avut complexe de a fi alături de marile veliere ale lumii, unele din ele mult mai galonate, dar a ocupat și un loc fruntaș în întrecere. A mai avut invitații de a participa la astfel de competiții?

- Foarte multe. Din căte cunosc, numai în anul 2000 a avut invitația de a participa la 12 regate și vizite în porturi străine ocazionate de diferite festivități. Unele din acestea erau cu traversarea oceanului. Nu mai este nevoie să arătăm că s-au pierdut ocazii extrem de favorabile pentru a ne face cunoșcuți ca marinari și, de ce nu, de a duce peste mări și o altă imagine a României, destul de șifonată, de altfel, de imaginile TV, evident, în mare parte dirijate.

- Aș putea să vă completez redând afirmația ambasadorului României din Mexic din anul 1976: „Vizita lui „Mircea“ la Vera Cruz a făcut cunoscută România mai mult decât zece ambasadori“. No comment. Revenind la navă, cum s-a comportat echipajul în timpul cât a fost în șantier?



S.O.S., „MIRCEA“

– A supravegheat și condus în permanență lucrările, fiind primul și cel mai avizat beneficiar al lucrărilor și deci cel mai interesat ca acestea să fie de calitate. Oamenii bordului, în frunte cu comandantul, domnul comandor Dinu Pamparău s-au comportat admirabil. De peste șase ani sunt departe de familii, locuind în condiții de sănătate, precare, fără căldură pe timp de iarnă și condiții de servit masa adecvate, îndurând și alte lipsuri. Lipsa de perspectivă i-a determinat pe unii să-și găsească alte locuri de muncă sau au fost trecuți în rezervă prin pensionare.

Cum vedeti totuși rezolvarea acestei probleme arătoare pentru soarta navei?

– Aș dori mai întâi să se conștientizeze că această navă nu este numai a Marinei Române, sau chiar a Ministerului Apărării. Ea este un simbol și o valoare națională și trebuie conștientizate cele mai înalte foruri de conducere ale statului român pentru alocarea fondurilor necesare. Am

cunoștință de faptul că demersurile, în acest sens, au ajuns atât la forurile administrației locale - primărie și prefectură - cât și guvernamentele - ministrul Apărării, primul ministru și Administrația Prezidențială. Se pare că istoria se repetă. Când s-a pus problema construirii lui „Mircea”, în 1936, s-a început cu o colectă publică. și acum, ca și atunci, eforturile trebuie concertate și nu trebuie să neglijăm și ajutorul care poate veni chiar de la noi, beneficiarii. Cu foarte puține excepții, toți ofițerii și maștrii de marină din flota de azi au beneficiat de pregătire la bordul acestei nave. Nava are acum nevoie de ajutorul nostru. Să o ajutăm. De la mulți câte puțin. Nu va fi deajuns, dar va fi ceva. Liga Navală, Liga Maștrilor de Marină, Liga Ofițerilor de Marină, din cîte cunosc, au demarat o campanie în acest sens. Să o susținem.

MARINA ROMÂNĂ subscrive acestui apel.

APEL

Pentru Nava Școală „Mircea“

„Mircea“ la Hamburg în martie 1939



Colecția It.-codor Gh. I. Măinescu

Domnilor ofițeri și maștri de marină,
„Mircea“ v-a purtat visurile de adolescenți pe mări și oceane. La bordul său ați cunoscut emoția plutirii sub vele pe coama valurilor; v-ați format ca marinari, ați cunoscut porturi și țări străine.

„Mircea“ are nevoie și de ajutorul vostru.

Ajutați-l! Acum.

Revista MARINA ROMÂNĂ

Bricul navă școală „Mircea“ (intrat în serviciul Marinei Române în anul 1939), simbol național al școlii și spiritului marinăresc românesc și strălucit ambasador al României pe măre și oceanele lumii, se află de peste șase ani de zile în tristă și nemeritată inactivitate.

Lucrările de reparații și modernizare, începute în luna octombrie 1994 la Șantierul Naval Brăila, par a nu mai avea sfârșit, datorită lipsei resurselor materiale și financiare. Pentru finalizarea lucrărilor sunt necesare importante fonduri.

Liga Navală Română lansează Campania Națională destinată finalizării reparațiilor navei și face un călduros apel din suflet la toți cetățenii patriei noastre pentru a contribui la acoperirea unei părți din costul acestor lucrări și a reda astfel Marinei Române cel mai prețuit mijloc de instruire marinăresc și cel mai drag simbol, Nava-Școală „Mircea“.

Câte puțin, dar de la toți români!

Este standardul sub care se desfășoară această campanie națională, ca și acum 62 de ani, când Liga Navală Română a contribuit printr-o susținută subscripție publică la construcția acestei nave unicat a Marinei Române.

Soarta bricului „Mircea“ depinde și de dumneavoastră!

Veniți alături de noi și împreună să redăm viață Spiritului Mircea!

Puteți veni în sprijinul lui „Mircea“ astfel:

- Depunerile de bani în conturile: 251101031926-Filiala CEC Sector 5 București, 251101030977478 - Filiala CEC Constanța sau direct la Filialele L.N.R. din localitățile București (01. 6486291), Constanța (041. 611836), Galați (036. 410100), Brăila (039. 612241), Giurgiu (046. 212490), Calafat (051. 231264), Turnu Severin (052. 225828), Oltenița (042. 511606), Mangalia (041. 752473, 753575);

- Sponsorizări cu materiale sau bani (Relații privind încheierea contractelor de sponsorizare la Filialele L.N.R.).



OFIȚERUL DE PE PUNTEA DE COMANDĂ

COMANDORUL ION ALEXANDRU

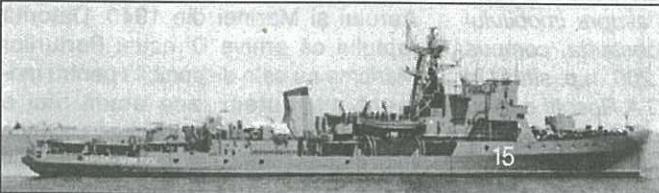
Născut la 19 martie 1946 la Constanța.

Liceul militar "Ștefan cel Mare" - Câmpulung Moldovenesc (1960- 1962) și "Dimitrie Cantemir" - Breaza (1962-1964).

Școala Militară Superioară de Marină 1964-1968.

Comandant unitate de luptă transmisiuni pe Dragorul de Radă 5 (august 1968 - decembrie 1969) și pe vânătorul de submarine 32 (ianuarie 1970); ofițer secund și apoi comandant pe nava hidrografică 112 „Eugen Stîhi” (1970-1978); Flota de pescuit oceanic (1979-1982); ofițer în secretariatul Facultății de Navigație din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” și în Secția Învățământ din Comandamentul Marinei Militare (1982-1984); Academia de Înalte Studii Militare (1984-1986); Specialist cu navigația pe distrugătorul „Mărășești” (1986-1987); comandant pe fregata 263 (septembrie 1987 - ianuarie 1988); comandant pe distrugătorul „Mărășești” (ianuarie 1988 - februarie 1992); comandant pe Dragorul de Bază 15 (1992 - 1994); comandant pe puiitorul de mine 271

(1994-1995); ofițer secund și apoi comandant pe nava școală de transport „Albatros” (1995-2001).



La 19 martie 2001, domnul comandor Ion Alexandru împlinește 55 de ani. Precum un mare sportiv “își atârnă ghetele în cui”, marinarul, ofițerul, comandantul, “bătrânul lup de mare” cu “patru rânduri de scoică pe burtă”, cum el însuși se autoironizează, comandorul Ion Alexandru coboară schela și dă, în calitate oficială, un ultim onor la pavilion. Echipajele iau front la tribord. Noi, ofițerii, mai tineri sau mai vîrstnici, toți cei care îl-au fost și îl sunt colegi și prieteni, toți cei care te-au cunoscut și te cunosc ca pe un om integrul și corect, care te-au admirat și te admiră ca pe un profesionist al mării, noi luăm front la tribord și îl prezentăm onorul. Să ne trăiești JOHN, întru mulți ani, sănătos și plin de viață.

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN



Ministerul Apărării Naționale nu poate intra în posesia mai multor clădiri din Constanța care îi aparțin de drept

DESPRE PROPRIETĂȚILE MAI VECHI SAU MAI NOI ALE ARMATEI

În anul 1940 Ministerul Aerului și Marinei cumpăra, prin licitație, pentru suma de două milioane de lei, clădirea cunoscută astăzi sub numele de clubul „Portul“. Cu opt ani mai devreme, în 1932, Ministerul de Război cumpărase cu 26 de milioane de lei fosta reședință de vară a Reginei Elena, în prezent clubul „Castel“ din stațiunea Mamaia. În zilele noastre, printre hotărâre de guvern din anul 1995, clădirea de mari dimensiuni, nefinalizată, (cu destinația inițială de hotel) situată pe malul mării, pe strada Mircea cel Bătrân, era trecută, fără plată, în patrimoniul Ministerului Apărării Naționale. În nici unul din cazurile de mai sus Ministerul Apărării Naționale nu a reușit încă să intre în posesia proprietăților respective.

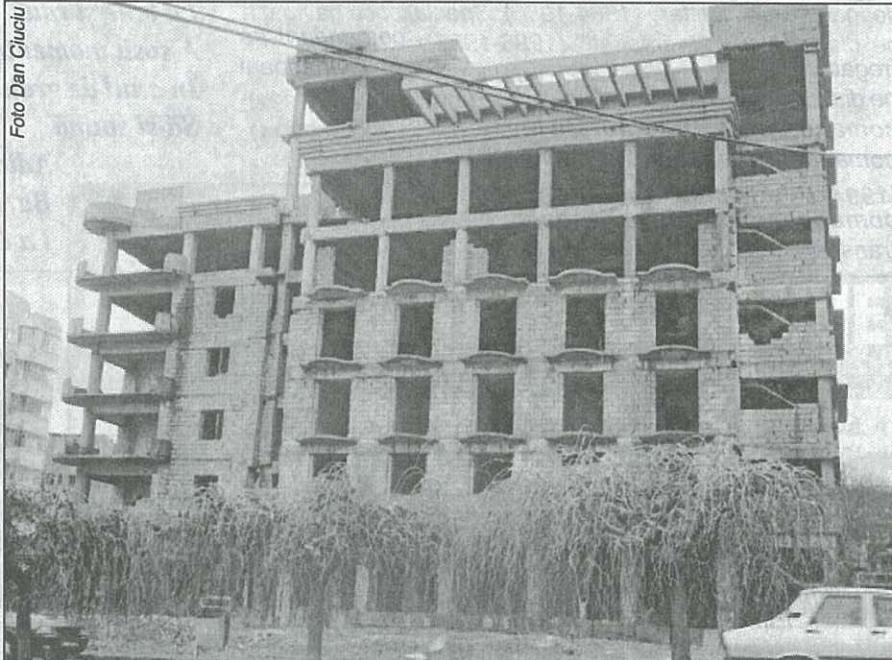
Bogdan DINU

După 1990, revendicarea unor imobile de către proprietarii de drept a devenit o acțiune nu numai legitimă dar și de mari proporții. Revendicarea a venit atât din partea persoanelor particulare cât și din partea instituțiilor publice, păgubite sau depodate în ultima jumătate de veac, într-un fel sau altul, de proprietăți sau bunuri imobiliare. Chiar și în acest ultim caz, retrocedarea se realizează greu, prin instanță și în urma unor proceduri juridice care durează ani de zile.

Pentru orașul Constanța exemplul cel mai cunoscut este clubul Castel, în prezent cu șanse foarte mari de fi retrocedat Ministerului Apărării Naționale. Putem adăuga hotelul nefinalizat „Constanța“, pomenit mai sus (la fel de cunoscut prin șirul de nereguli și abuzuri care au însotit trecerea clădirii dintr-un patrimoniu în altul) sau fosta clădire a Cercului Subofițerilor din Constanța de pe strada Nicolae Iorga numărul 20. Iată însă că există și răvă posibilitatea ca și clădirea de la intersecția străzilor Aleea Vasile Canarache și Petru Rareș, adică clubul „Portul“, să poată fi inclusă pe această listă. Nu este pentru prima dată când această posibilă proprietate a Ministerului Apărării Naționale este semnalată în presă. Cine răsfoiește colecția ziarului „Scutul Dobrogei“ va găsi în numărul 2 pe anul 1993 un articol pe această temă, semnat de Constantin Cheramidoglu de la Arhivele Naționale Constanța. Din căte cunoaștem, nu a fost urmat de nici un demers concret al instituțiilor interesate.

Clădirea în cauză, „un impozant imobil în stil modern“ după cum era descrisă în documentele de arhivă, a fost construită între anii 1938-1939 de Asociația Docherilor Manuali și Muncitorilor din Portul Constanța, fostul Sindicat al Docherilor Manuali. În urma neachitării obligațiilor către antreprenor, arhitectul Gheorghe Andreescu, clădirea este scoasă la licitație și este adjudecată, după

Foto Dan Ciuciu



Imobilul de pe malul mării, de la intersecția străzilor Mircea cel Bătrân și Negru Vodă, trecut în patrimoniul M.Ap.N. printre hotărâre de Guvern încă din 1995.

o lungă și complicată procedură juridică, de către Ministerul Aerului și Marinei pentru suma de două milioane de lei.

Cităm din ordonanța de adjudecare (din 16 aprilie 1940) prin care Tribunalul Constanța hotără: „... Eliberarea adjudecătorului definitiv Ministerului Aerului și Marinei, din București, prezenta ordonanță de adjudecare pentru ai servicii titlu de proprietate asupra imobilului situat în Municipiul Constanța, compus dintr-un teren de cca. 200 m.p. situat în orașul Constanța, str.C.A.Rosetti colț cu strada Petru Rareș, pe care se află clădit un impozant imobil în stil modern ...“.

Din anul 1936 și până în 1940, alături de Ministerul Apărării Naționale a funcționat și Ministerul Aerului și Marinei, care avea în subordine categoriile de forțe armate respective, dar și departamente civile pentru aviație și marină. Din aceeași ordonanță de adjudecare aflăm că „... Ministerul Aerului și Marinei, Administrația comercială a Porturilor și Căilor de

comunicație pe Apă, Direcțiunea Porturilor Maritime, a depus chitanța pentru ...“ ceea ce ne conduce la concluzia că respectiva clădire ar fi fost cumpărată de acest minister pentru nevoile Direcției Porturilor Maritime. Este interesant de aflat care a fost soarta clădirii și în patrimoniul cărui minister a intrat, după desființarea Ministerului Aerului și Marinei din 1940. Datorită faptului că arhiva Direcției Porturilor Maritime nu este disponibilă pentru moment, nu putem face acum nici o precizare în acest sens. Totuși, anumite informații și date pot fi aflate, fie din arhiva Ministerului Apărării Naționale sau chiar din monitoarele oficiale ale vremii. Din cercetările noastre, Decretul-lege nr. 3116 din 21 septembrie 1940 se referă doar la transferul de proprietate și nu cuprinde listele de inventar, în care ar putea fi regăsit imobilul respectiv.

În anul 1953, Sindicatul Port-Dezrobirea, în administrarea căruia



ajunsese clădirea, anunță Sfatul Popular Constanța că a cedat sala din strada C.A. Rosetti (cinema Dezrobirea) pentru Casa Armatei. Am încercat să obținem unele informații și de la cei care administrează în prezent clădirea, adică Federația Națională a Sindicatelor Portuare Constanța. Domnul Petre Costel, președintele Federației, depășind reticențele manifestate inițial („Doriți să revendicați clădirea?” sau „Sunteți aici în calitate oficială sau ...”) și înțelegând în final că demersul nostru este unul pur jurnalistic, ne-a precizat că înainte de 1989 imobilul s-a aflat în patrimoniul fostei U.G.S.R. După 1990, printr-o hotărâre de guvern a fost trecut în patrimoniul noilor structuri sindicale, devenite ulterior B.N.S., C.N.S.L.R. Frăția sau Cartel Alfa. La nivel local este administrat de Federația Națională a Sindicatelor Portuare Constanța. Chiar dacă la o primă apreciere, rezultată din examinarea documentelor existente, şansele de revendicare par a fi reduse, acest caz merită o investigare mai profundă. Noi nu am făcut decât să îl semnalăm.

Cu ajutorul consilierului juridic **Anca Huchiu**, de la Statul Major al Forțelor Navale, am aflat și în ce stadiu se găsesc procesele pentru recuperarea celorlalte proprietăți ale Ministerului Apărării Naționale din Constanța. Redăm în câteva rânduri, pentru acei dintre dumneavoastră care nu o cunosc, „povestea” clubului „Castel” din Mamaia. Clădirea, cunoscută în actele vremii drept „Palatul din Mamaia. Reședința regală de vară” a fost cumpărat în anul 1932 de către Ministerul de Război de la regina Elena pentru suma de 26 de milioane de lei. Ulterior, aici s-a amenajat un club și un cazinou al ofițerilor din Flotila de Hidroaviație. Din 1945 până în 1950 a fost folosit de către trupele sovietice, iar după această dată a fost naționalizat, figurând în anexa Decretului 92/1950 în proprietatea „Ministerului Aviației”. După 1990 a ajuns în administrarea S.C. Mamaia și S.C. Litoral care, ulterior, au încheiat un contract de asociere cu o altă firmă. În anul 1998 Statul Major al Forțelor Navale a introdus o acțiune în instanță pentru revendicarea imobilului „Castel” cu toate anexe (inclusiv restaurantul „Vatra”) și suprafață de 28.000 m.p., proces câștigat la Tribunalul Constanța în noiembrie 1999. A urmat un apel declarat de cele două societăți, care considerau că prin Hotărârea de Guvern nr. 15/1990 imobilul ar fi fost trecut în proprietatea acestora. Următorul termen este pe data de 16 martie 2001. După ce instanța se va pronunța, în eventualitatea, puțin probabilă, a unui recurs la Curtea de Apel Constanța procedura juridică s-ar putea

prelungi cu cel puțin un an și jumătate.

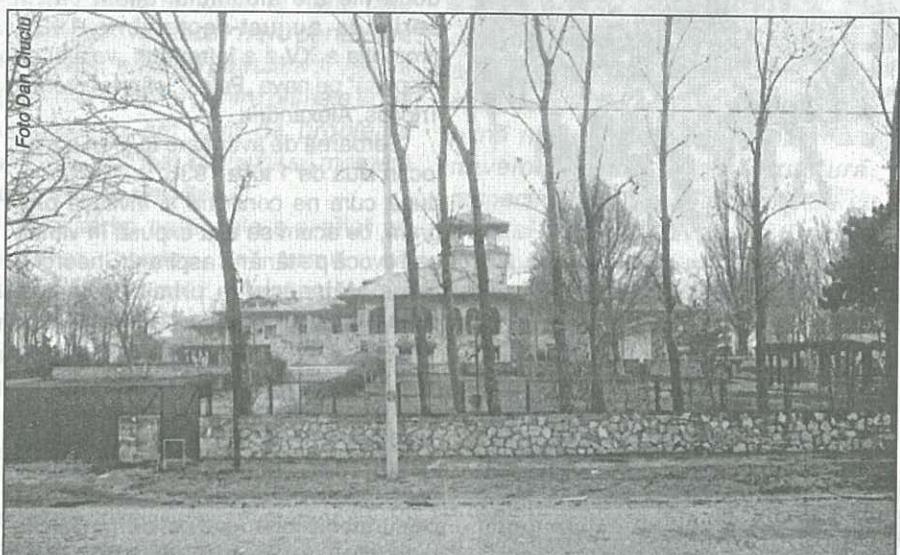
Lucrurile stau diferit în cazul imobilului „Hotel Constanța” (numele de investiție sub care este cunoscut) situat pe malul mării, pe strada Mircea cel Bătrân, colț cu strada Negru Vodă. Inițial, aceasta a fost o investiție de stat. În 1990 a fost data în administrarea Regiei Autonome Administrația Patrimoniului și Protocolului de Stat. Cățiva ani mai târziu, prin Hotărârea de Guvern 22/1995 s-a dispus transferarea imobilului, fără plată, în patrimoniul Ministerului Apărării Naționale. Din acest moment lucrurile se complică și mai mult. În mod firesc, Direcția Domenii și Infrastructuri din Ministerul Apărării Naționale a încercat să intre în posesie. Există însă o hotărâre de guvern prin care imobilul a fost trecut în patrimoniul societății AGROIND TOUR S.A., aceasta însă în urma unei greșeli, sesizată printr-o erătă în hotărârea de guvern care stabilea patrimoniul societății. AGROIND TOUR S.A. a contractat mai multe credite cu Banca Agricolă,

garantate, printre altele, cu hotelul-restaurant Astoria. Ca urmare a nerambursării creditelor respective banca a trecut la executare. În locul hotelului-restaurant Astoria, la licitație s-a scos însă hotelul „Constanța”, deși societatea respectivă nu avea certificat de proprietate pentru acest imobil. Ulterior, printr-o serie de erori judiciare, imobilul a fost vândut prin licitație publică în anul 1997 societății CONTINENTAL S.A. din București, în locul hotelului-restaurant Astoria.

A urmat o acțiune de revendicare în instanță din partea Statului Major al Forțelor Navale, care s-a judecat din 1998 până în mai 2000, fără nici un rezultat. În luna mai a anului trecut dosarul a fost suspendat și s-a depus o plângere penală la Curtea de Apel Constanța prin care se sesizează vânzarea frauduloasă a hotelului „Constanța”. În prezent plângerea este încă în cercetare, Ministerul Apărării Naționale urmând a fi anunțat dacă se va întocmi un dosar penal.



Clubul „Portul” de la întreținerea străzilor V. Canarache și Petru Rareș



Clubul „Castel” din stațiunea Mamaia



85 ANI

IN MEMORIAM

Locotenent-comandor *Gheorghe Iulius Măinescu* (1916-1988)

Mariana PĂVALOIU

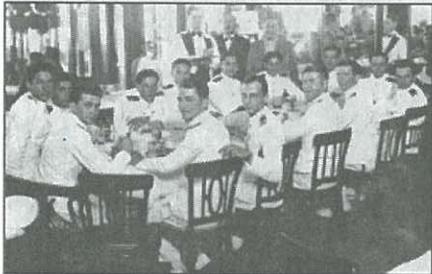
Înainte de a citi ceva de la sau despre el, de a-i privi chipul din poză, am văzut cufărul cu lucrurile ordonat aranjate. „Tata-mi spunea că orice obiect bine împachetat ocupă puțin loc și pe vapor



N.M.S. „Mircea”, 1.05.1939, la Malta



Promoția ... pe S/S „Peleș”



Masa la gradare. Timișoara 1.07.1935



10 Mai 1938. An II Aplicație ... în formă



Cu Nucă la statuie

nu se dispune de spațiu.”, mi-a precizat Silvia Măinescu, ghicindu-mi gândul, când rămăsesem cu ochii ațintiți pe haine. Toate din material de bună calitate, lucrate de un croitor constănțean, cunoscut în perioada interbelică, Petrescu.

Încitată de toate cele păstrate vreme de patru decenii (1948-1988) de către ofițerul de rezervă și, după ce el nu a mai fost, de familie, cu aceeași pioșenie, am căutat să-l cunosc. Actul de naștere: Măinescu Gheorghe Iulius, părinții Silvia și George, născut la 16 martie 1916, Constanța, pe una dintre străduțele liniștite ce duc la mare, Smârdan. Despre dragostea lui pentru mare și vapoare mi-a vorbit caietul de schițe, datat 1927-1928, pe când se afla în clasa a II-a A la Liceul „Mircea cel Bătrân”; majoritatea desenelor în creion sunt siluete ale unor nave militare și chiar a bricului „Mircea”, din 12 ianuarie 1928.

Apoi am luat „Albumul foto” – sub prima pagină scrie: 10 mai 1934, Școala Pregătitoare de ofițeri, în Compania I, Plutonul I, Cotroceni, București, unde fusese înmatriculat, după cum am aflat ulterior, din „Memoriul personal” al ofițerului păstrat la Serviciul Arhivistic Militar, la 3 septembrie 1933.

Cursurile la Școala Navală din Constanța le-a început de la 1 iulie 1934. Pe timpul campaniilor de vară a fost ambarcat pe nava-bază Constanța, la bordul căreia a navigat în 1934 la Varna, Istanbul, Atena. În anul următor, avea să iasă în Mediterana, ancorând, pe rând, la Siracusa, Malta, Alger, Toulon, Nisa, Monaco, Pompei, Istanbul. De pe alte două file ale albumului aflăm că, în perioada august-septembrie 1936, promoția a XV-a a întreprins „voiajul de răsplătit” pe nava „Peleș”, când vizitează Tripolis, Alexandria.

Serbarea de avansare în grad a avut loc în ziua de 1 iulie 1936, la Timișoara, după cum ne confirmă și invitația-program, ce acum se află expusă în vitrina ce-l evocă pe Tânărul aspirant Gheorghe Iulius Măinescu. În primii doi ani ai carierei sale militare, în calitate de elev-ofițer al Scolii de Aplicație, a participat la misiuni pe mare cu submarinul „Delfinul”, cu distrugătoarele „Regina Maria” și „Regele Ferdinand”. În plus, în toamna anului 1937, împreună cu specialiștii Serviciului Hidrografic, a luat parte la măsurările hidrografice de la Balcani, realizate în vederea întocmirii hărții batimetrică a Mării Negre. Când, în august

1938, din portul Constanța, distrugătorul „Regina Maria” pornea către Balcani, ducând într-o casetă de argint înima celei al cărei nume îl purta, regina Maria, aspirantul Măinescu s-a aflat în garda de onoare.

În februarie 1939 a fost numit în echipajul care a primit misiunea de a aduce nava-școală „Mircea” din Șantierul Blohm Und Voss, Hamburg, fiind cel mai Tânăr ofițer aflat la bord. Pe „Mircea” l-a fotografiat cu ardoare de îndrăgostit în zeci de ipostaze; cităm din înscrисurile sale: „Mircea văzut din arboradă”, „Arboarele mare”, „Din gabie”, „Pe rândunică”, „Pe sburător”, „Southampton aprilie 1939”, aspecte de la primul ceremonial al ridicării pavilionului românesc la bordul lui „Mircea”, martie 1939, Hamburg și.

Aspirantul Măinescu a rămas pe nava-școală „Mircea”, participând la primul său voaj de instrucție, iubindu-și la fel de mult nava – mărturie sunt și fotografiile făcute până la detaliu.

Ei a rămas un pasionat al navelor și în viața privată. Activă în Yacht Clubul Regal Român. În Anuarul Y.C.R.R. pe anul 1938 îl aflăm pe lista membrilor activi militari.

La 8 iunie 1940, i se acordă gradul de locotenent. În iunie 1941, la intrarea României în război, ofițerul răspunde de armele sub apă pe distrugătorul „Regele Ferdinand”. Imaginele foto din această perioadă, chiar și pe timpul îndeplinirii misiunilor de luptă, degajă optimism, cutezanță, tinerii păstrându-și voioșia, comentariul fiind „bărboși la bord”, „rasul la bord” și.

În octombrie 1941, ofițerul a fost trimis, împreună cu alți doi colegi, în



Masa pe timp bun cu „Delfinul” și Tata Noe, martie 1938.



IN MEMORIAM

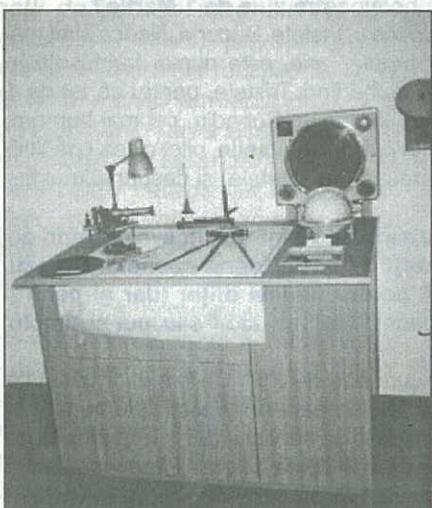
85 ANI

Germania și Olanda, în vederea cunoașterii noilor vedete torpiloare rapide ce urmau să intre în dotarea Marinei Militare Române. Cu acest prilej, ține un interesant „Jurnal de bord – 14 octombrie 1941-București, Berlin, Olanda”, ce se afiă și el expus în Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, alături de albumul foto ce conține și instantanee olandeze.

La revenirea în țară, în portul militar Constanța, a fost numit la comanda vedetei torpiloare 3 „Viscolul”, din cadrul Grupului de submarine și vedete. Aici s-a remarcat ca un bun specialist; îată ce-și amintește comandorul (r) Niculae Koslinski, diplomat în istorie: „Un episod la care am fost martor a vădit atunci competența profesională a locotenentului Măinescu. Fusesem repartizat Tânăr aspirant la Grupul submarine și vedete. Într-o dimineață de vară, 9 iulie 1942, mă aflam observator în cadrul unui exercițiu pe o navă-țintă asupra căreia vedeta „Viscolul” trebuia să lanseze o torpilă cu con de exercițiu. Vedeta s-a apropiat și a lansat torpila din marș, de la distanță relativ mare, de 2.300 m. Observând siajul, am crezut că va trece prin prova ţintei. Dar nava țintă era în marș și, în apa limpede, am văzut câteva clipe mai târziu cum torpila trecea exact pe sub comanda navei. Fusese o lansare nu numai reușită, dar și o lansare model cu toate elementele perfect apreciate...“

Între multele imagini din perioada „Viscolului” aflat în vîrtejul războiului, aflăm și clipe de destindere între două misiuni, cum ar fi în grădină, unde-l imortalizează și pe aspirantul N. Koslinski (Kos-ul, scris de G.I. Măinescu), dar și în tabăra de recuperare a Forțelor Navale Maritime.

Deși în plin război – ianuarie 1943 – tinerii ofițeri de marină nu au uitat Poetul,



Aspect din sala de expoziție care va purta numele lt-cdr Gh. I. Măinescu.

vizitându-l de ziua lui (a se citi statuia lui Mihai Eminescu, de Oscar Han, de pe faleză). În luna următoare, ofițerul a participat la convoieri pe mare către Sevastopol, de la bordul „N.M.S. Mărăști”. Se știe cât de dificile sunt asemenea misiuni, dar curajosul ofițer, ca întreg echipajul navei, și-a păstrat cumpătul și a fotografiat siajul lunii luminând pe cel al distrugătorului, ori geana unui răsărit „subțire” de soare cu dinți, ori un coleg care a ațipit sub razele benefice, sprinindu-se de un bord.

Odată ajuns la punctul terminus – Sevastopol, vedem pozele lăsate de locotenentul Măinescu: nave românești în baia de sud, yacht clubul, vederea generală și.a.

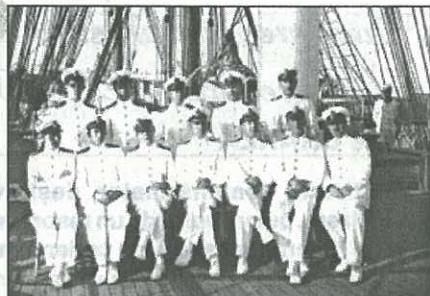
Amintim că de la gradul de aspirant, G.I. Măinescu a devenit membru al Y.C.R.R. și a rămas până la desființarea lui (1948), dar sufletește întreaga viață; până în ultimul an al vieții – 1988 – a activat la Federația română de modelism București, secția navomodel, ca arbitru internațional, a fost consilier științific al unor lucrări de specialitate. Mai mult, și-a păstrat însemnalele Y.C.R.R. – ecusonul, insigna, butonii, dar și mănușile, hanoracul, uniforma, numeroase fotografii. Astăzi, prin amabilitatea copiilor săi, Silvia și Georgică, ele se afiă, ca și cărțile de yachting, în patrimoniul Muzeului Academiei Navale.

Când a fost debărcat din marină, în 1948, cu gradul de locotenent-comandor, Gh.I. Măinescu, ca majoritatea colegilor săi de promoție, a avut puterea să ia studiile de la capăt, a urmat cursurile Politehnicii bucureștene, ocupând apoi o funcție tehnică în Ministerul Transporturilor, bineînțeles în domeniul transporturilor navale – mărturii expuse în muzeul nostru – certificat de traducător în specialitate, limba franceză, invitații și programe de participare la colocviu și sesiuni științifice, lucrări de profil.

Pe 16 martie, când ar fi împlinit 85 de ani, avem onoarea să găzduim expoziția memorială și să fim alături de copiii săi, doamna Silvia Măinescu și domnul Georgică Măinescu, care, pentru a-și comemora tatăl, a venit din S.U.A.

Sala în care se află majoritatea obiectelor donate de familia Măinescu se va numi, din ziua de 16 martie 2001, „Sala de navigație locotenent-comandor Gheorghe Iulius Măinescu (1916–1988)“. Se dorește a fi un gest de pioșenie în fața unui model de iubire marinărească.

Fotografiile și explicațiile provin din albumul personal al locotenent-comandorului Gh. I. Măinescu, aflat în Muzeul Academiei Navale.



Ofițerii primului voaj de instrucție al N.M.S. „Mircea”. Constanța, iunie 1939. Rândul de sus stânga aspirant Gh. I. Măinescu. Rândul de jos mijloc comandor A. Roman - comandanțul bricului.



Ridicarea cea dintâi a pavilionului la N.M.S. „Mircea”. Hamburg, martie 1939.



Transportul inițial M.S. Regina Maria de la Constanța la Balcani cu N.M.S. „Regina Maria”, august 1938.



Sosirea în țară a N.M.S. „Mircea”, 17 mai 1939. Discursul amiralului (r) Coandă.



Cu Nea Nicu și Nucă, în șube.



NOI, FEMEILE DIN FORȚELE NAVALE

„Dacă vrei să răzbești în viață, în ciuda tuturor greutăților, Luptă!“

Floare BRÂNZĂ

- Stimată doamnă maior, deși aveți la bază o altă specializare, putem vorbi de un resort interior, de o motivație care au determinat alegerea carierei militare?

- Sincer vorbind, nu mă închipuiam vreodată în postura de ofițer al Armatei Române, dovedă că mi-am ales un alt drum în viață – profesor de sport. Deci nu pot afirma că este vorba de un resort interior, de o motivație ci, mai degrabă, o condiție circumstanțială, exterioară mie, care a apărut la un moment dat. Consider că a fost „decizia potrivită la timpul potrivit“.

- Armata fiind un domeniu nou de activitate, diferit de cele din viața civilă, ce impact a avut asupra vieții dumneavoastră, în general, noua postură de femeie ofițer?

- S-au deschis pentru mine porțile unei lumi noi. O lume care m-a determinat să fiu mai puternică, mai hotărâtă, mai motivată pentru toate scopurile ce mi le-am propus a le atinge. Dar mi-a imprimat și o mai mare disciplină, responsabilitate și o altfel de conduită în viață.

- Vă desfășurați activitatea într-o structură nouă a Armatei – Biroul Informare-Recrutare (apărținând Direcției Management Resurse Umane). Cum caracterizați noua funcție?

- Mari și multe responsabilități strict militare, dar și o mare satisfacție. Aceea de a fi din nou „dascăl și sfătitor“, de a mă afla în preajma elevilor, de la cei mici (care optează pentru liceele militare) până la cei mari (care și îndreptă pașii spre școlile de subofițeri și ofițeri). Mi s-a dat încă o dată ocazia de a-i ajuta, prin sfaturi și îndrumări competente, să-și aleagă, conform pregătirii profesionale și înclinațiilor, viitoarea profesie. Cred că este momentul să amintesc aici sprijinul de care m-am bucurat, în integrarea în cadrul biroului, din partea domnului comandor Gheorghe Barbu, un om de o mare probitate profesională, având cunoștințe de specialitate și un rol deosebit în această nouă structură, cât și colaborarea cu plutonier major Constanța Postolache, colega mea.

- Sunteți femeie ofițer. Ce părere aveți despre noua orientare privind accesarea reprezentantelor sexului frumos la o carieră pur militară, accesibilă până acum doar



Doamna maior Lorica-Vasilica Vasile s-a născut la data de 12 august 1955 în localitatea Podu-Turcului, județul Bacău.

A absolvit cursurile Liceului Sportiv (1974) și Institutului pedagogic (1978) din Galați, ale Facultății de Educație Fizică și Sport – Universitatea Craiova (1999).

Activată în anul 1995, a îndeplinit funcțiile de șef Catedră pregătire fizică în Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza“ și șef Birou personal la Centrul Militar Județean Constanța.

Din 1999 este ofițer 2 în Biroul Informare-Recrutare al județului Constanța. Are două fete, Laura-Mihaela, 22 de ani, și Sanda-Corina, 19 ani, ambele studiente.

bărbaților? Cum priviți afluirea – cu sutele – a absolventelor de școli generale sau licee către acest domeniu și care sunt şansele formării lor ca ofițer de profesie?

- Am deosebită plăcere, ca femeie ofițer, să prezint profesia militară și tinerelor fete care, începând cu acest an, pot alege cariera militară ca pe un mod de viață. Anul 2001 este anul ce dă șanse egale fetelor și băieților de a urma atât cursurile liceelor militare cât și pe cele ale școlilor de subofițeri și ofițeri. Capacitatea de integrare a femeilor în profesiile ce țin de structurile militare a fost deja demonstrată prin rezultatele obținute de acestea.

- Sunteți mama a două fete. V-ar fi plăcut ca măcar una dintre ele să devină ofițer? Dacă da, de ce?

- Vorbind despre fetele mele, de care de altfel sunt foarte mândră, sunt convinsă că una dintre ele – cea mică – ar fi îndrăgit cariera militară (datorită mediului familial și educației primite) însă alegerea lor profesională a fost făcută înaintea apariției oportunității oferite de acest nou program de pregătire.

- Referindu-ne la viața socială – fiindcă fiecare avem și o viață numai a noastră – la problemele legate de ea, la timpul liber (atât cât ne mai rămâne), la hobby-uri, ce ne poate spune, de data aceasta, femeia care sunteți?

- Dacă o viață linistită și frumoasă (de fapt mi-o construiesc singură, ca să mă bucur apoi de ea împreună cu cei dragi) și datorită formației profesionale îmi plac activitățile în aer liber – sporturile de iarnă, pe care le practic cu fetele mele ori de câte ori avem ocazia, drumețiile în munți. Îmi place de asemenea să ascult o muzică bună (cu precădere cea clasică), să dansez și să cresc... pisici birmaneze.

- Am conversat chiar în ziua de MĂRTIȘOR, când femeile sunt parcă mai frumoase, mai adorate ca de obicei. Ce înseamnă pentru dumneavoastră ziua de 1 Martie?

- Un amestec de bucurie și tristețe. Bucurie, fiindcă simt mai mult dragostea celor apropiati mie, este numai frumusețe în oameni și multe, foarte multe flori. Tristețe, pentru că tot de 1 Martie (1994) a căzut la datorie, la Cobadin, cel mai bun om, soț și părinte, maior de aviație Ionel Vasile, pilot clasa I pe MIG 29. Deci suntem și împreună (eu și fetele) și despărțiti (noi trei de el).

- Să alungăm tristețea și să vă întreb altceva pornind de la o constatare – sunteți o femeie foarte cochetă. Credeți că aceasta reprezintă pentru femeia ofițer (dar și pentru femeile în general) o „necesitate“, un „atu“ sau, pur și simplu „un mod de a fi“.

- Pentru mine este „un mod de a fi“. Ca profesor căt și ca ofițer am considerat că felul în care arăți este determinant în relațiile cu oamenii, în relațiile de serviciu, dar și în starea ta de spirit. Este și un atu, pe care în sinea noastră îl recunoaștem...

- Aveți un crez, o deviză după care vă ghidați în viață?

„Dacă vrei să răzbești în viață, în ciuda tuturor greutăților, LUPTĂ!“

De mărtisor...

**Acum – când primăvara vine
Cu trillul ei fermecător
Primiți – OMAGIU de la mine –
Al primăverii drag SIMBOL:**

**UN GHIOCEL - cu siguranță
Aduce-n suflet primăvară,
Parfum, încredere, speranță
Și dragoste, în înlimi, iară !**

**Zile de Martie – frumoase –
V-aducă fine MĂRTIȘOARE
Și dragoste mai pură-n case
Cu sănătate, pace, soare !**

**Iar voi, frumoaselor, de-a pururi
Să ne iubiți – cu-același dor –
Așa cum faceți primăvara
De ziua voastră – MĂRTIȘOR !**

Geo VLAD



„SIAJUL“ ISTORIEI

NAVE OTOMANE PE DUNĂRE ÎN 1877

Comandor (r) Neculai PĂDURARIU

La izbucnirea Războiului nostru de Independență, Marina Militară Otomană (Osmanlı Bahriyesi) avea pe Dunăre numeroase nave de luptă și auxiliare, plus controlul operativ asupra navelor civile de stat și particulare, care erau în număr mult mai mare.

Navele militare afectate permanent teatrului dunărean erau organizate într-o mare unitate denumită FIRKA („divizie”), un eșalon aflat pe picior de egalitate cu forțele navale din Marea Neagră și respectiv cu cele din Marea Mediterană. În lucrările actuale de istorie navală, termenul învechit FIRKA este înlocuit cu cel de FILO (adică „flotă”): Tuna Filosu (Flota de Dunăre), Karadeniz Filosu (Flota Mării Negre) și Akdeniz Filosu (Flota Mării Mediterane).

Potrivit ediției din 1985 a Istoriei forțelor armate turcești, Flota de Dunăre avea în compunere 9 nave curasate (zırhlı), 4 canoniere (gambot) de lemn, 6 nave de transport (nakliye gemisi) neînarmate, 2 vapoare mari cu zbaturi (sandal vapuru) neînarmate și 10 sălupă (şalopa) tot fără armament („Türk silahlı kuvvetleri tarihi...”, vol. II, Ankara, 1985, p.40). Un amplu studiu elaborat în Rusia de către Comisia istorică a Marelui Stat Major (apărut și în traducere românească la începutul secolului) confirmă numărul navelor de luptă, dar oferă cifre mari când este vorba de vapoare auxiliare și sălupă („Resboiul ruso-turc din 1877-1878 în Peninsula Balcanică”, traducere de lt. col. I. Gărdescu, vol. II, București, 1903, p. 31-32).

Mai puțin clară este însă evidența navelor civile, iar dacă despre vapoarele fluviale ale statului (administrate de İdare-i Nehriye, cu sediul la Ruscuk) mai avem ceva date, despre cele maritime (apărținând de İdare-i Mahsus-i Aziziye, din Istanbul) și în mod special despre navele particulare (care erau foarte multe, mai ales veliere) nu știm aproape nimic.

Analiza datelor oferite de studiile turcești, rusești și occidentale în comparație cu cele din arhivele românești, a permis nu numai completarea informațiilor, ci și punerea în evidență a unor vechi erori prezente atât în istoriografia navală românească (între care confuzia penibilă dintre monitorul – în turcă, duba - „Seyfi” și corveta cuirasată „Hifz-ur Rahman”), cât și în cea străină (în mod special ignorarea scufundării de către români a navelor „Podgorice” și „Ceylân”).

În cele ce urmează, prezentăm situația nominală a navelor militare și a celor civile de stat fluviale care au aparținut Turciei și se aflau pe timpul războiului din 1877-1878. În legătură cu soarta acestor nave, am menționat doar cazurile de scufundare sau capture în război, restul (cele care au reușit să scape la începutul ostilităților) fiind internate în porturi dunărene și apoi repatriate sau vândute la licitație la Varna.

Denumirile de nave sunt scrise conform ortografiei turcești adoptate în 1925, când s-a trecut la alfabetul latin. Punem astfel capăt unei alte situații anormale din istoriografia noastră navală care încă mai folosește pentru denumiri otomane transcrieri fonetice engleze, franceze etc. sau retranscrieri după grafia chirilică.

FLOTA DE DUNĂRE (TUNA FIRKASI)

Nave de comandament:

- RESMO (aviso cu zbaturi). Pe această navă s-a aflat însă Hobart Paşa (1822-1886), șeful Statului Major al Marinei Otomane. În „Sketches from my Life“ (carte tradusă la noi sub titlu „Înfrântând măriile“), Hobart Paşa (Augustus Charles Hobart-Hampden) povestește cum a decurs războiul pe Dunăre și cum a scăpat el cu „Resmo“ (Rethymno în transcriere fonetică englezescă);
- ARKADI (vapor de lemn cu zbaturi).

Corvete culrasate, cu vele (trei catarge) și elice:

- HİFZ-UR RAHMAN (ortografia adoptată de Ahmed Gülyüz, în „The Ottoman Steam Navy 1828-1923“, Londra, 1994);
- LÜTFÜ CELİL (ortografia adoptată de Ahmed Gülyüz, în „The Ottoman Steam Navy 1828-1923“, Londra, 1994) sau LUTFUCELİL (Amiral Afif Büyüktürk, „Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Dönanması“ – „Istorie maritimă militară otomană și a flotei republicii“ – vol. III, Istanbul, 1983) – scufundată de ruși.

Monitoare fluviale (cu elice):

- HİZBER;
- SEYFI – scufundat prin cooperare rus-roamănească;

Canoniere fluviale culrasate (cu elice):

- BÖĞÜRTLEN – capturată de ruși și rebotezată NIKOPOL;

- FETH-ÜL ISLÂM (idem ca la HİFZ-UR RAHMAN) sau FETHİISLAM (idem ca la LUTFUCELİL);

- İŞKODRA – capturată de ruși și rebotezată SİSTOV;

- PODGORİÇE – scufundată de români cu artleria marinei;

- SEMENDERE.

Canoniere de lemn cu vele (trei catarge) și elice:

- AKKA (scris și AKIA);
- SÜNNE – scufundată de o mină rusească;
- ŞEVKET NÜMA;
- VARNA.

Iahturi:

- SULTANIYE (cu zbaturi).

Remorchere:

- CEYLÂN (de lemn, cu zbaturi, fost SOCRATES) – scufundat împreună cu PODGORİÇE și două şlepuri (C. Ciuchi, p. 193-204);
- ISLAHAT (cu zbaturi);
- RUSÇUK (cu elice).

Nave de transport:

- BATUM (vapor cu elice);
- CANİK (vapor cu elice);
- FEYZ-İ BAHRİ (vapor cu zbaturi);
- HAYREDDİN (vapor cu zbaturi, la fel KILIÇ ALİ);
- KARTAL (vapor cu zbaturi, aparținând de İdare-i Mahsus-i Aziziye);

CÂTEVA PRECIZĂRI DE ISTORIE NAVALĂ

Primele atacuri cu *torpille de scondru* care au fost executate vreodată au avut loc încă din anul 1863, pe timpul războiului civil din S.U.A.. Acțiunea de pe Canalul Măcin din noaptea de 13/14 (25/26) mai 1877 a fost prima (și singura) de acest fel executată pe Dunăre și probabil prima din lume desfășurată *noaptea*. Nava militară otomană scufundată atunci a fost monitorul cu aburi cu un singur catarg (*fără vele*) numit simplu „Seyfi“ (cu y și fără nici o „dubă“ înainte). Imaginea atacului de la Măcin în care apare ca lovit un velier cu două sau trei catarge este un *fals grosolan* (bazat pe confuzia cu corveta cuirasată *Hifz-ur Rahman*) datorat pictorului rus V.V. Vereșciaghin, după care s-a luat din păcate și compatriotul nostru Dimitrie Știubei (cel care a întărit în chip eronat și *bricul „Marita“* din 1834). Referirile care încă se mai fac la „goeleta“ *Marita* (pictată însă cu *reement de brigantina*) denotă că autorii lor nu au făcut decât să copie vechile lucrări, ignorând rezultatele cercetărilor efectuate în ultimii ani.

Nici imaginea *şalupel „Rândunica“* nu a scăpat de deformări, unii autori prezentând-o în contextul anului 1877 cu o suprastructură care în realitate i-a fost adăugată abia în primul război mondial.

Numele corect al canonierei fluviale cuirasate a flotei otomane care în 1877 a fost scufundată pe Dunăre cu artleria marinei române este „*Podgorice*“. Forma românizată „*Podgorla*“ nu-și are sensul. Ce-am zice noi dacă turci ar vorbi de cargoul românesc „*Bükreş*“? Nici măcar nu ne-am da seama că se referă la „*Bucureşti*“!

- KAYSERİYE (vapor cu elice);
- KILIÇ ALİ (Ahmet Gülyüz, op.cit.) sau KILIÇALI (Amiral Afif Büyüktürk, op. cit.), vapor cu zbaturi, la fel cu HAYREDDIN;

- LÜTFİYE (vapor cu zbaturi);
- MEDAR-I TEVFIK (vapor cu elice);
- MERSİN (vapor cu elice);
- MESİR-I BAHRİ (vapor cu zbaturi);
- MİTHAT (vapor, aparținând de İdare-i Mahsus-i Aziziye);
- MÜVERRİD-I NUSRET (vapor cu zbaturi);
- PURSUT (vapor cu zbaturi);
- SELÂNIK (vapor cu elice);
- SIMSEK (vapor, aparținând de İdare-i Mahsus-i Aziziye);
- YILDIRIM (vapor, aparținând de İdare-i Mahsus-i Aziziye).

COMPANIA DE STAT DE NAVIGAȚIE FLUVIALĂ CIVILĂ (IDARE-I NEHRIYE)

- AZİZİYE (vapor cu zbaturi);
- HÜSEYİN (vapor);
- LOM (vapor);
- NAKIL (vapor);
- NIŞ (vapor);
- NÜZHETİYE (vapor);
- SEYYARE (remorcher);
- SOFYA (vapor);
- VIDIN (vapor);
- ZİSTOVI (vapor).



ARSENAL NAVAL

„Arme miraculoase“ în trebuințate de marină

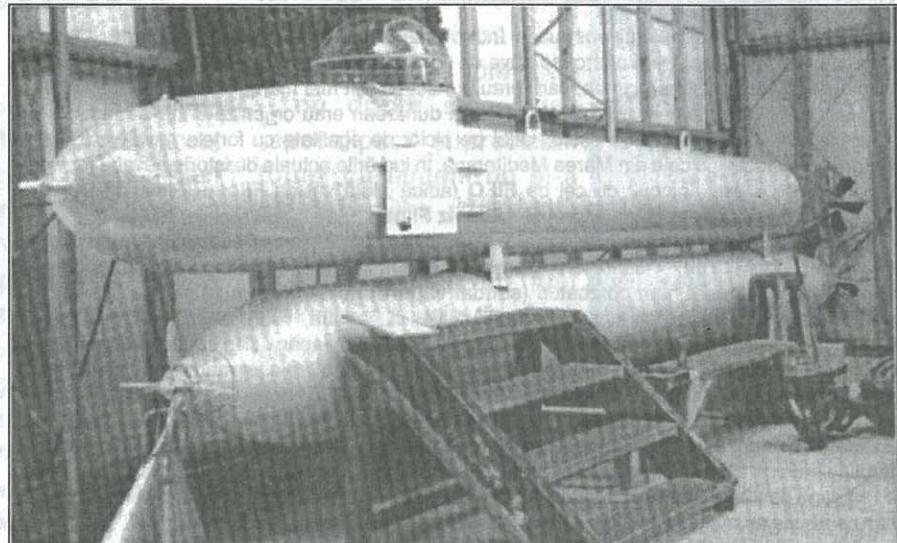
Când în primele luni ale anului 1944 era tot mai clar în cadrul Statului Major german că întreaga situație a frontului devenise foarte grea și cu ajutorul mijloacelor tradiționale nu se putea realiza o victorie rapidă, s-a acordat o atenție mai mare înzestrării cu mijloace noi, neobișnuite. Aceste nave au devenit cunoscute ca „arme miraculoase“, iar cele mai importante au fost V1 și V2.

Cea mai importantă armă ofensivă a Marinei germane în a doua jumătate a celui de-al doilea Război Mondial a fost submarinul. Pentru apărarea împotriva invaziei, către sfârșitul războiului, au apărut câteva noi mijloace de luptă mici. Dezvoltarea acestora a fost influențată de succesul minisubmarinelor italiene, care aveau un singur om la bord, și de către succesul scafandrilor de luptă italieni în porturile Gibraltar și Alexandria. Acolo au fost puternic avariate, la mijlocul lunii decembrie 1941, navele de linie britanice „Vallant“ și „Queen Elisabeth“, aflate la ancoră, și un tanc de aprovisionare, cu toate că au beneficiat de o apărare puternică. Avariera navei de linie germane „Tirpitz“ s-a realizat tot printr-o acțiune a minisubmarinelor britanice.

Drept urmare, în Germania au fost proiectate și construite „nave capcană“ (încărcate cu o cantitate mare de exploziv) și minisubmarine (cu un singur om la bord).

După mai multe încercări a fost folosit cu succes, împotriva navelor rusești ce operaau în fața Murmanskului, un submarin de 3 tone, „Biber“ (castor), care era echipat cu două torpile. Programul de dezvoltare a acestor minisubmarine s-a încheiat odată cu construirea minisubmarinului de tip „Seehund“ (câinele de mare), cu un deplasament de 15 tone care, surprinzător, avea o rază de acțiune de 55 Mm. Submarinele de acest tip au fost folosite cu succes în ianuarie 1945 la gura fluviului Tamisa și în fața Antwerpen-ului.

„Navele capcană“ erau navi mici, cu un singur om la bord (echipate cu motoare Ford – V8/95 CP), având depozitată în provă o încărcătură de exploziv de 300 kg și care se îndreptau spre țintă cu viteză mare. Cu puțin timp înainte de ajungerea la țintă omul sărea în apă și era recuperat de o navă de comandă specială. Aceste nave atacau



întotdeauna în formăție. În august 1944 au reușit cel mai mare succes al lor, atunci când au distrus, în fața portului Le Havre, nave ale flotei aliate de debarcare, însumând un total de 43.000 tdw. Pentru ansamblul volumului flotei aliate această realizare a fost destul de redusă. Totuși, acțiunea a pus în evidență eroismul și curajul echipajelor „navelor capcană“, ținând cont și de pierderile proprii destul de mari. și aceasta în timp ce armatele anglo – americane ajunseseră deja pe Rin.

Și la submarinele care acționau în Atlantic au fost introduse multe noutăți tehnice, care au fost reacții la condițiile schimbătoare ale războiului și la noile măsuri de apărare ale Aliaților. Schnorchel-ul, un ventil de evacuare care permitea funcționarea motoarelor Diesel și sub apă, a fost, de exemplu, o reacție la superioritatea aeriană britanică.

Pentru a devia semnalele sonarului și ale aparatelor de ascultare a fost proiectat „aruncătorul de pilule“ (Pillenwerfer), o canistră cu un amestec chimic special, care, lansat prin tubul lans – torpilă, producea bule fine, având ca rezultat mascarea submarinului sau îngreunarea descoperirii sale.

„Măgarul apei“ (Wasseressel) a fost o descoperire curioasă, ce trebuia să permită submarinelor să scape de distrugătoarele care le urmăreau. Era un turn capcană care trebuia să fie tractat în urma submarinului și care era umplut cu exploziv. Urmăritorul lovea acest turn și îi producea explozia. Cele mai multe dintre aceste aparate au fost totuși pierdute „accidentale“, imediat după ieșirea din port, deoarece comandanților

le era neplăcut să navege în drumul navelor inamice tractând în afara bordului o tonă de TNT.

Îmbunătățiri substantiale au fost realizate și la torpile, după ce se ajunsese chiar la o revoltă a comandanților de submarine, din cauza numeroaselor rateuri ale acestora. Era necesară, de asemenea, o mai mare rază de acțiune, precum și căutarea automată a țintei de către torpile, deoarece era din ce în ce mai greu ca acestea să ajungă la convoi. Torpila electrică, care se deplasa fără siaj, a fost dotată cu un dispozitiv acustic de autodirijare, care acționa la zgornotul produs de elice. Mai târziu a fost integrat încă un sistem de ghidare. Torpila era lansată în direcția țintei, aceasta îndreptându-se apoi spre convoi pe un drum în zig – zag, iar acolo își alegea la întâmplare „victima“.

Și pentru navele mari de luptă, ca și în războiul minelor, au fost proiectate, probate și apoi introduse în exploatare nenumărate inovații, dintre care numeroase se folosesc încă și astăzi.

Toate acestea arătau hotărârea necondiționată a conducerii germane de a schimba cursul războiului în favoarea sa folosind toate mijloacele.

După război, patentele „armelor miraculoase“ germane au ajuns în posesia aliaților și se regăsesc în prezent în programele de înzestrare militară. (Blaue Jungs, ianuarie-februarie 2000)

Traducerea și adaptarea
Căpitan-comandor Costel TĂTARU

Foto: Blaue Jungs



ARSENAL NAVAL

Vânătorul de mine 332 din clasa FRANKENTHAL

Şantiere de construcție:
„Lürssen” Vegesack (5 nave);
„Krögerwerft” Rendsburg (3 nave);
„Abeking und Rasmussen” (4 nave)

Echipaj: 44 marinari

Caracteristici tehnice: lungime 54,4 m, lățime 9,2 m, pescăru 2,5 m, viteză 18 Nd, deplasament 600 tone, propulsie: 2 motoare diesel cu o putere totală de 4.080 KW, 3 generatoare diesel cu o putere totală de 460 KW.

Armament: 1X40 mm L/70 Bofors cu întrebunțări multiple; 2 lansatoare de rachete antiaeriene STINGER



Echipament: 2 roboți submarini Pinguin B3 pentru localizarea și distrugerea minelor marine

Senzori: radar de navigație Raytheon SPS 64, instalație de

navigație prin satelit GPS – Navstar, instalație SATAM (aparat pentru prelucrarea și trasarea pe hartă a datelor tactice în luptă contra minelor) (C.T.)

Elicopterul de bord ușor „SEA LYNX“ MK 88A

Data intrării în serviciu: 14.04.2000

Baza: Divizionul 3 de aviație maritimă „Graf Zeppelin”.

Constructor: Șantierul GKN, WESTLAND.

Nume de recunoaștere: de la 83X20 până la 83X26.

Misiuni: luptă antisubmarin (căutarea și descoperirea submarinelor cu ajutorul hidrolocatorului imersat); împotriva

navelor de suprafață; posibilități de salvare pe mare.

Echipaj: 2 piloți, un maistru navigator

Armament: 2 torpile LFK Sea Skua (rachete dirijate)

Date tehnice: lungime 15,24 m; înălțime 3,67 m; lățime 12,80 m; propulsie 2 motoare Rolls Royce de 1360 CP; viteză maximă 160 Nd/h; raza de acțiune 400 Mm; greutate proprie fără încărcătură 3.600 kg.





EVENIMENT EDITORIAL

TRATAT DE MANEVRA NAVEI

Comandor ing. drd. Traian MOȘOIU

La sfârșitul anilor '50 ai secolului trecut se consideră că marile dezastre maritime, soldate cu imense pierderi de vieți omenești și bunuri materiale, uneori și cu urmări ecologice catastrofale, sunt în cea mai mare parte cauzate de dotările tehnice precare ale navelor. Drept urmare, forurile maritime internaționale au impus în anii '60 - '70 măsuri drastice pentru dotarea navelor cu sisteme tehnice evoluante pentru asigurarea navegației, precum și de limitare a angajării navelor vechi. Paradoxal, dezastrele maritime au continuat să se producă aproape cu aceeași frecvență. Explicația o dă studiile societăților de asigurare, a căror concluzie este tristă, dar de netăgăduit: **mal mult de 80% din marile dezastre navale se datorează erorilor umane!** (conform Rezoluției I.M.O. A.596 din 1987).

Organizația Maritimă Internațională (I.M.O.) prin rezoluția A.592 (15), a însărcinat Comitetele Securității Maritime și pentru Protecția Mediului Marin să elaboreze directive privind managementul la bordul navelor pentru exploatarea în siguranță a acestora pe mare și la țărm; apare astfel Codul I.S.M. (International Safety Management), de fapt un standard internațional pentru managementul siguranței navei aflată în orice situație de operare, precum și pentru prevenirea poluării mării. În 1993, Adunarea I.M.O. adoptă Codul I.S.M., care, la 24.05.1994, intră în vigoare prin încorporarea sa în Capitolul IX al Convenției pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare – SOLAS 1974. Capitolul IX cuprinde doar șase reguli, cea de-a treia menționând că „...nava și Compania trebuie să îndeplinească cerințele Codului I.S.M.“. Nava care se conformă primește un certificat de Management – verificat în timpul inspecțiilor Port State Control, lipsa acestuia ducând la neprimirea navei în portul respectiv.

Din păcate, asigurarea calității tehnice, nautice și manevriere ale navei nu este suficientă pentru evitarea catastrofelor navale; aceste calități trebuie complete, ca o condiție *sine qua non*, de competențele și simțul nativ al navei ale unui bun comandant.

Comandantul de Navă Maritimă sau Căpitanul de Cursă Lungă sunt ocupanții celei mai înalte trepte ierarhice ale profesiei de ofițer de marină. Inițierea formării competențelor acestora se face în instituțiile navale de învățământ superior, a căror existență nu poate fi motivată fără proprietatea unei NAVI ȘCOALĂ, deoarece EA este ABECEDARUL practicării meseriei de ofițer de marină.

În condițiile în care:

- nava-școală „Mircea“ este de **șase ani** în chantier;
- nava „Albatros“, cargou de 8.750 tone, transformat în navă școală, după patru ani de chantier este legată de **șapte ani** la cheu;
- nava-școală „Neptun“ este **depășită moral**,

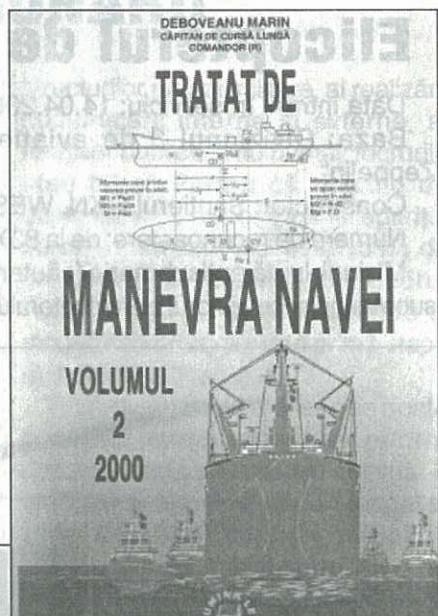
lansarea TRATATULUI DE MANEVRA NAVEI* - vol.I în 1999 și vol.II în 2000, editat de „LUMINA LEX“, apare ca o rază de speranță pentru Marina Română, în sensul că, deși au dispărut flotile, oamenii mării există, sunt competenți și acționează.

Autorul, domnul clc **Marin Deboveanu**, s-a născut în 1933 la Turnu Măgurele și a absolvit Școala de Ofițeri de Marină în 1955. Pasiunea pentru nave și competența în domeniul și-o demonstrează prin proiectarea, construirea și conducerea mai multor nave cu vele pentru Studioul Cinematografic București, după descrierile din romanele lui Jack London, precum și operarea acestora în mai multe filme – coproducții româno-germane și în filmul românesc „Toate pânzele sus“. A predat disciplina „Navegație“ în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân“ și a comandat nave ale CNM „Navrom“ pe măriile și oceanele lumii. Începutul anilor '90 îl găsește în funcția de șef Biroul Învățământ din Academia Navală. Din inițiativa și prin eforturile sale, sprijinit inteligent și eficient de conducerea

Marinei Militare, reușește să obțină, prin donație, de la Navrom, cargoul de mărfuri generale „Dej“ de 8.750 tdw, iar de la Ministerul de Finanțe, suma solicitată de Șantierul Naval Galați, pentru reparația și transformarea acestuia în nava școală „Albatros“, al cărui prim comandant a fost. După trecerea în rezerva Forțelor Navale Române, ține cursuri de „Manevra Navel“ în cadrul CPPLMC Constanța.

(*Volumul este structurat pe 19 capitulo, astfel: Pregătirea personalului pentru manevra navei, Nava, Apa, Mișcările apelor, Rezistența mediului la înaintarea navei, Atmosfera, Vântul, Nautica și manevrabilitatea navei, Efectul cârmei, Efectul de guvernare a elicei, Efectele combinate, Manevrarea navei cu mai multe elice, Manevrarea navei cu instalații de guvernare speciale, Viteza navei (Nv), Inerția Nv, Girația Nv, Legăturile Nv, Pregătirea navei pentru intrare și manevră în port, Pilotajul.

Volumul II conține 7 capitulo: Principiile fundamentale ale manevrei Nv, Nava la ancoră, Manevra de plecare de la ancoră, Manevra de ancorare, Manevra „om la apă“, Manevra în ciclon, Legarea navei.



Autorul, încadrat de contraamiral dr. Gheorghe Marin și clc Anton Beziris



CARTUL LIBER

Cunoaște-te prin tine însuți!



TESTUL DE DISPONIBILITATE SOCIALĂ



Cunoașterea interpersonală - de a cărei acuratețe depinde eficiența multor conducători - este afectată de o multitudine de factori ce derivă din faptul că atât subiectul cunoașterii cât și obiectul acesteia sunt dotați cu o „zestre” psihologică cu care fiecare intră în interacțiune. Similaritatea presupusă, familiaritatea subiectului cu obiectul, transparenta și permisivitatea la cunoaștere pot da naștere unui număr mare de erori de cunoaștere interpersonală. Apoi, necesitatea oamenilor de a controla cognitiv ambianța lor îi face să emită foarte rapid aprecieri asupra persoanelor cu care interacționează.

O serie de cercetări consideră că 90% din informațiile despre celălalt - pe baza cărora ne formăm opinii despre el - sunt culese în primele 90 de secunde de interacțiune cu acesta (regula 90 - 90).

Un factor important în cunoașterea interpersonală îl constituie și gradul nostru de interes și disponibilitate față de ceilalți, factor pe care încearcă să-l măsoare și testul pe care vi-l prezentăm.

Alegeți una din variantele de răspuns în conformitate cu propriile opinii/criterii sau, pur și simplu, cea care vă place mai mult.

Comandor Filaret SINTION

1. Un om văzut din față lângă un altul văzut din spate vă sugerează (credeți că este):

- a) un frizer;
- b) un sculptor;
- c) un trecător care ajută un rănit.

2. Un om în picioare lângă o instalație într-o uzină, într-un atelier:

- a) studiază condițiile în care va trebui să lucreze muncitorul;
- b) descrie unui grup de elevi/studenți caracteristicile instalației;
- c) este muncitorul care supraveghează funcționarea.

3. Un om în halat stă aplecat asupra a ceva/cuiva:

- a) este un chimist care studiază niște substanțe;
- b) este un medic la patul bolnavului;
- c) este un vânzător într-un magazin de țesături.

4. În prim plan apar câteva persoane mai în vîrstă, iar în planul îndepărtat un grup ceva mai mare format din tineri care stau în picioare pe un podium:

- a) între persoanele mai în vîrstă se află organizatorii concursurilor sportive la care vor participa tinerii;
- b) tinerii respectivi discută între ei cum să organizeze banchetul sfârșitului de an universitar;
- c) între persoanele mai în vîrstă se află un inginer care studiază construirea unui pod în apropiere.

5. Un om citește ziarul. Cel mai probabil s-a oprit la :

- a) pagina economică;
- b) pagina de umor;
- c) un articol despre exilații.

6. O persoană în prim plan, în fața unui grup de tineri, este:

- a) organizatorul excursiei;
- b) responsabilul cu amenajarea sălii pentru banchet;
- c) președintele clubului care-i premiază pe membrii săi.

7. O femeie stă aplecată asupra unei mese pe care se află foi de hârtie și o carte. Este vorba despre:

- a) o creațoare de modă;
- b) o contabilă;
- c) o mamă care desenează ceva pentru copiii săi.

8. Două femei cu valize coboară din tren. Ele:

- a) sunt în excursie;
- b) sunt de la serviciul de asistență socială a copiilor;
- c) merg la un client pentru o demonstrație.

9. O femeie este ușor aplecată către o alta, care îi întinde palma.
Prima femeie:

- a) este o bijutieră care prezintă un inel clientei;
- b) este o fizioterapeută care tratează o mică luxație;
- c) este o ghicitoare în palmă.

10. Un om cu față deschisă și surâzătoare este, cel mai probabil:

- a) un om al progresului, cu idei sociale avansate;
- b) un optimist;
- c) un sportiv.

COTARE

Calculați punctajul obținut conform grilei următoare:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a. 6	6	3	6	3	4	3	3	1	6
b. 5	1	6	3	3	6	3	6	6	1
c. 6	2	1	3	6	1	6	1	3	3

INTERPRETARE

18 – 28 puncte. Sunteți interesat de alții doar în scopuri practice și pentru a obține avantaje concrete (de exemplu, economice). Cu alte cuvinte, nu considerați că o relație interpersonală vă poate aduce și satisfacții psihologice. În consecință, nu vă interesează să prezentați și alțora ideile dumneavoastră, indiferent de natura lor. S-ar putea ca pe termen scurt, eventual mediu, să obțineți ceea ce dorîți, să reușiți să-i „exploatați” pe ceilalți în folosul dumneavoastră dar, pe termen lung, în mod sigur vă veți pierde prietenii – dacă îi aveți! – și veți fi un însingurat. Iar când veți avea nevoie de ajutorul cuiva, acesta vă va refuza sau vă va trata în maniera în care vă este acum caracteristică dumneavoastră.

29 – 45 puncte. Nu sunteți încis în dumneavoastră și nici egoist, dar nici preocupat excesiv de alte persoane. De asemenea, nu renunțați la interesele personale (materiale, culturale) pentru a vă ocupa de alții. Considerați că fiecare trebuie să fie în măsură să-și poarte singur de grija, iar comportamentul prosocial trebuie să fie caracteristic celor care au atribuții și responsabilități în acest sens, fie ele instituționalizate sau nu (părinți, educatori, asistenți sociali etc.). Sunteți să relaționați cu ceilalți, dar modular și episodic, fără a vă implica prea mult.

Partial aveți dreptate, dar nu uități că unii pot avea nevoie de ajutor sau pur și simplu vor să interacționeze cu dumneavoastră și atunci când nu sunteți dispus pentru aceasta. După cum unele din interesele pe care le aveți pot fi mai bine satisfăcute prin interacțiune și cooperare interpersonală. Oricum, premise și disponibilități aveți. Succes!

46 – 60 puncte. Aveți disponibilități sociale maxime. Sunteți preocupat de soarta celor din jur și vă aflați într-un excelent raport social cu ei. Altruist, generos și competent interpersonal, sunteți un prieten de nădejde și un adevarat psihoterapeut, chiar dacă nu vă propuneți în mod explicit acest lucru.

Și chiar dacă unii încercă să profite – a se vedea caracterizarea de mai sus (18-28 puncte) – sunteți conștient de acest fapt și lăsați totul de la dumneavoastră. Oricum, puțină atenție nu strică!



Eterna femeii poveste...

Săru' mâna doamnelor și domnișoarelor, bună ziua domnilor (Precizez: bună să le faceți ziua, măcar de 8 Martie...)

În această lună, a mărțișorului, a ghoiceilor, a primăverii, dar în primul rând a dumneavoastră, dragele noastre soții, fiice, mame de copii, soacre, cuscre și cununate, domnișoare ne-ntinate, tinerele logodite, fete, femei și iubite, fetișoare frumușele, bunicute bunicele, cu dragoste vă cinstim și, din suflet, vă iubim !

Vă declarăm, cu temei, dragele noastre femei, deschis, sincer și pe față, că...sunteți totul în viață ! Pentru mame și soții (în special!), nimic să nu vă lipsească, bărbații să vă iubească, șiți ce să se întărească: legătura-n căsnicie, în deplină armonie !

S-avetă milioane lei și bărbații de femei...nicicând să nu se despartă, să evite orice ceartă, să n-aveți nicicând dușmani, numai dragoste și bani !

Tot anul și... **LA MULTI ANI !**

ȘTIRI (În contra bărbaților !)

■ Inspirați de concursul "Miss Mărțișor", organizatorii au inițiat un concurs și pentru bărbați, intitulat "Mis...trețul" !

■ În noaptea de 28 Februarie spre 1 Martie, doamna Smith a născut...cinci gemeni ! Medicii speră să mențină în viață...pe domnul Smith !

■ La începutul anului, Dan și Dana s-au căsătorit. Din două vorbe, spuse la starea civilă, s-au luat: "Da!" și "Da!". După căsătorie, "Da!"-urile au persistat: Da și el, da și ea...

■ Mitică, pe patul de moarte (poantă furată dintr-o carte!): "Nevastă, eu acum mor. Spune-mi drept, m-ai înșelat vreodată?" "Bărbate, și-aș spune. Dar, dacă nu mori..."

■ Zice femeia: "O fi bărbatul capul familiei, dar pe mine nu mă prea duc capul!"

■ "Ce, numai tu să comanzi?!" se răstă bărbatul la nevastă și plecă la restaurant, să comande și el...



Un militar adevărat, un bun comandant, trebuie să fie și un bărbat galant. Așa sunt eu. Mai ales când e vorba de sexul opus, care la mine în casă e reprezentat de nevestă-mea și soacra-mea, cum s-ar zice, corpul de întărire și inamicul probabil.

De 1 martie m-am făcut că plouă, deși afară începuse să...ningă, fiindcă tocmai ne anunțase finanțarul că indexarea ne-o dă spre sfârșitul lunii. Deci, cum am luat solda, am pus deoparte 7-8 sute de mii de lei pentru a cumpăra gingeșele simboluri ale mărțișorului de... 1 aprilie. Așa că, am plecat ieri dimineață să iau ceva celor două reprezentante ale sexului opus (sau în opozitie).

Înțial, am vrut să mă îmbrac militar, dar cum pentru unii există falsă impresie că militarii au bani, așa, cu căciula, am renunțat, de teamă să nu mi se ceară prea mult...

Cu numai 32.000 de lei am luat de la un tiganel un mărțișor cu ciucurel și până la tramvai, vai, ce s-a mai deșirat ! Evident, am dat vina numai pe mine, pentru că atâtă timp că există fraieri, "negustorii" au datoria să încerce...

După ce reușesc să urc în tramvai (nu vă spun cum, din cauza lipsei de spațiu tipografic), cobor la treia stație și...mă ia cu frig. Vreau să spun că, dacă odinioară coborai dintr-un tramvai aproape gol, acum cobori aproape gol, dintr-un tramvai. Trebuia să mă încălzesc, și ce-mi iese în drum ? Exact cine-a pus căciuma-n drum ! Întru, iau 200 de vodcă, mă conving dacă e bună, și mai iau 200.

Între timp, mă frâmânt ce să le cumpăr doamnelor, că bani, uite cum se duc ! 400 vodcă, 30.200 lei !

Mai bine le iau câte o carte ! Anul trecut, de ziua mea, nevestă-mea a cumpărat și mi-a dăruit cartea "Idiotul" de Dostoievski. El, eu o să-i cumpăr volumul "Prizonierul și vaca", să avem două cărți în bibliotecă ! După 4x100 vodcă, îmi vine ideea să-i cumpăr soacrei un pistolăș (cu șnur, cam de mărimea unei frânghi) ... Să aleagă.

Gânduri, gânduri... Toate astea s-au întâmplat ieri. Azi dimineață, când am ajuns acasă cu florile (care erau pe masa de la restaurant), nevestă-mea le-a luat și... m-a mirosit pe mine !

Soacra-mea a apărut în hol, cu cujilul de bucătărie, cu care tranșa carne. Înainte de-a se declanșa războiul, am încercat un ultimatum, să dăm la pace, fapt pentru care am strigat: "Trăiască nevestele și mama lor care le-a făcut !" Atât mi-a trebuit !

Acum ne-am împăcat, și nici capul nu mă doare, dar urăsc făcălețul și bătătorul de covoare !...

UN ZÂMBET VOIOS...DESPRE SEXUL FRUMOS !

❖ Ce-i femeia? Femeia e un...alfabet, pe care îl înveți încet, și-l uiți (deși nu-ți prea convine) taman când îl cunoști mai bine!

❖ Si mie îmi plac femeile trecute. Mai ales dacă sunt trecute...de 18 ani !

❖ La bal: "Tinere, zise mama fetei, degeaba-i ridici femeii batista, că nu-i de nasul tău !

❖ Către reclamantă: "Nu mai țipați la mine-așa, că nu sunteți nevestă-mea !"

❖ Strigături de sub papuc: "Frunzuliță de arțar de ce-i viața un calvar?" „Frunzuliță foi de vie întrebăto-o pe soție..."

❖ Unui soț plimbăreț. "Seara, când se-ntoarce-acasă, dacă foamea îl cuprinde, soața îi întinde masă, el ia masa... și-o întinde!"

❖ Spovedania olarului. "Meșter făurăr în lut, și-nsurat e tare greu, oalele ce le-am făcut, s-au spart toate-n capul meu!..."

❖ Antialcoolică. "De un timp nevasta lui, i-a tăiat un pic din zel, păhărelu-i cât un cui, dar își pune pofta-n el!"

❖ În vizită la soție la spital. "Merge la spital s-o vadă, și ea geme: "Mor, Marine!", lui nu-i vine să o credă: "Fac tu asta pentru mine?"

❖ " - Draga mea, de când îți-am spus că ești soarele meu, seara dispari !

❖ Povestea adormitei din pădurea virgină și invers. "A fost odată o fată frumoasă, că la soare te puteai uita, dar la dânsa ba, fiind noapte. Făt-Frumos îi zise: "Hai cu mine în pădure să-ți arăt biblioteca" "Astea sunt povești", zise fata. Si merse. Într-un târziu când veni acasă, îl găsi pe tatăl ei, împăratul, negru, care o întrebă: "Bine, dar unde îți-a fost capul ?" "Pe niște mușchi de pădure!"

Pentru dumneavoastră,
doamne și domnișoare,
de la
Ananie Gagniuc!





INFO BLITZ

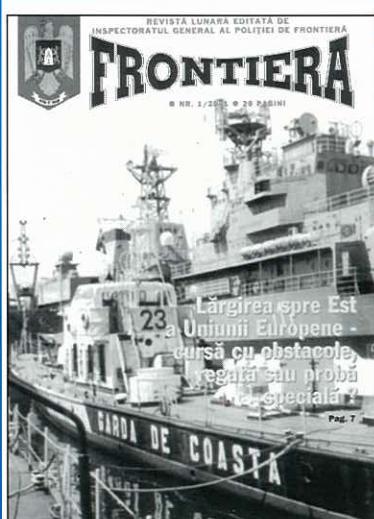


ÎMPREUNĂ SĂ REDĂM VIATĂ SPIRITU lui MIRCEA. Cu ocazia Adunării Generale a Ligii Navale Române, filiala Constanța, desfășurată pe 24 februarie a.c. la Cercul Militar Constanța, au fost luate în discuție și probleme referitoare la organizarea și desfășurarea campaniei la nivel național pentru finalizarea reparărilor navei-școală „Mircea“. Ca și acum 62 de ani, când Liga Navală Română a contribuit printr-o susținută subscripție publică la construcția acestei nave unicat a Forțelor Navale, și acum comitetul de direcție al LNR lansează apelul de sufluri către toți românii care doresc ca marinarii să-și redobândească cel mai drag simbol. (C.S.)

În perioada 27 februarie – 01 martie a.c. s-a desfășurat la Constanța seminarul cu tema **Sprinjul logistic al unităților destinate Forței de Reacție Rapidă și realizarea interoperabilității cu NATO în domeniul logistic**. Au fost abordate subiecte referitoare la infrastructura de bază a sistemului logistic, la procesul de standardizare a sprinjului logistic în unitățile forței de Reacție Rapidă și la modalitățile de realizare a interoperabilității în domeniul asigurării logistice. La seminar au participat doi ofițeri americani din Comandamentul SUA din Europa și o delegație a Statului Major al Forțelor Navale condusă de comandorul dr. Costică Crăciun. (C.S.)



SEMNAL



FRONTIERA (nr. 1/2001)

- Lărgirea spre Est a Uniunii Europene – cursă cu obstacole, regată sau probă specială?
- Tezaur bulgăresc pentru piața românească
- Criminalitatea informatică la cote alarmante
- Studiu comparat al legislațiilor penale din Europa Occidentală în materie de droguri
- Sistemul ordinii și siguranței publice în Franță (II). Pentru cei interesați de prevederile juridice legate de „Dreptul de trecere inofensivă prin marea teritorială“ (cu referire directă la braconajul pescadoarel turcești în apele noastre teritoriale, care reprezintă încălcări ale legilor interne și ale regulilor de drept internațional și despre care revista noastră a mai scris) le recomandăm prima parte a articoului „Considerații asupra dreptului de trecere inofensivă prin marea teritorială“. (B.D.)

JANE'S NAVY INTERNATIONAL (martie 2001)

- Tehnologia de salvare submarină
- Al zecelea și ultimul portavion din clasa *Nimitz* (CVN-77) va marca trecerea la un alt proiect de construcție pentru acest tip de nave
- Aviația navală a Australiei în operațiuni comune cu alte categorii de forțe
- Noi provocări pentru marina sud-africană
- Vedete de patrulare americane pentru marina egipteană
- Taiwan-ul va achiziționa 4 fregate US Navy din clasa Kidd. (C.S.)

