

Marina Română

Revista Forțelor Navale Române

Apare la două luni

36 de pagini

34.500 lei



Ochiul Flotei

Ochiul Flotei va fi permanent **atent** la activitatea marinilor militari și vă va prezenta cele mai semnificative **instantanee** din **Forțele Navale.**

ÎN TURELĂ

Înainte de deschiderea focului la tragerile de artillerie de la Sf. Gheorghe, ale Flotilei Fluviale, octombrie 2002.

(foto Valentina Ciucu)

TANGAJ

18 februarie 2003. Pe mare cu dragorul maritim 30 „Slt. AXENTE“.

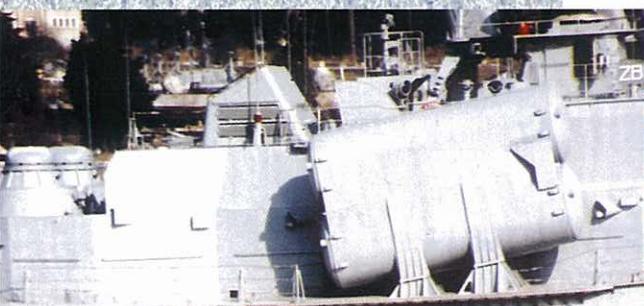
(foto Bogdan Dinu)



LA - 15°

Locotenent Mihai Anton:
„Pupa definitivat manevra!“,
la acostarea D.M. 30 la Mangalia.

(foto Bogdan Dinu)



IARNA LA CHEU

Portul militar Mangalia,
în februarie.

(foto Bogdan Dinu)



Publicarea

fotografiilor dumneavoastră în această rubrică este posibilă numai dacă sunt trimise fie pe hârtie foto (de preferat format 15/21, minim 10/15), fie în format electronic (de preferat format jpg 300 dpi). Ele trebuie să fie însorite de informații complete care să cuprindă numele tuturor celor identificabili din fotografie, informații despre ceea ce se întâmplă, data și locul unde a fost făcută fotografia, inclusiv numele, gradul și unitatea celui care a realizat fotografia.

Grupul Mass-Media al Forțelor Navale
Hotelul Militar Constanța
B-dul Mamaia Nr.92

e-mail: costelsusanu@yahoo.com

**GRUPUL MASS-MEDIA
AL FORTELOR NAVALE**

Redactor-șef:

Căpitan-comandor Petrică IVAN
e-mail: ivanpit2002@yahoo.com

MARINA ROMÂNĂ

Revistă fondată în 1990,
editată de Statul Major
al Forțelor Navale

Redactori:

Maior Costel SUSANU
e-mail: costelsusanu@yahoo.com
Bogdan DINU
e-mail: redbogdan@yahoo.com

Tehnoredactor: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

ADRESA REDACȚIEI:

Hotelul Militar Constanța
B-dul Mamaia nr. 92
0241 - 619 539 (redactor șef)
0241 - 615 700 int. 0172 (redacția)
0241 - 619 539
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. Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

DIFUZAREA:

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

Se editează 6 numere pe an, cu apariție la două luni.

ISSN: 1222-9423

B-95003

Tehnoredactarea și tiparul:

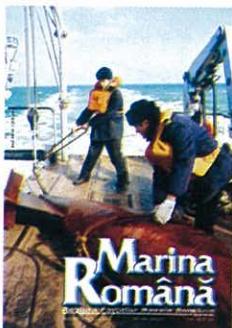


B-dul I.C. Brătianu nr. 5, Constanța
Tel: 0241 - 58 21 30, 58 21 19
e-mail: office@cugetliber.ro.

DTP: Mariana BĂCIOIU

Coperta I: Lansarea flotorului de sijă pe D.M. 30 „Slt. AXENTE“
(Foto: Bogdan DINU)

Coperta IV: Culoarea mării în decembrie
(Foto: Bogdan DINU)



Anul XIV Nr. 1 (92) 2003

SUMAR



ȘTIRI DIN FLOTĂ

4



6

OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Prima evaluare a
interoperabilității
dragoarelor maritime



14

Fregate engleze pentru Forțele Navale Române

Marina Română nr. 1 (92) 2003

**Curs internațional de
franceză la Rochefort**

16



**PUNTE ÎNTRE
GENERATII**

**Marea și nava -
universul care îi unește** **20**



OBSERVATOR ONU

**Misiune de pace
în Congo Kinshasa (III)** **24**



RELATII PUBLICE

30



Farul Genovez

**De la reper de navigație la
monument istoric**

34



SEMNAL

CARTUL LIBER

36

ȘTIRI DIN FLOTĂ

➤ Comandamentul Operațional Naval și-a început în mod oficial activitatea pe 31 martie. Noua structură a fost înființată prin hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Țării și a preluat responsabilitățile operaționale de la fostul comandament al Flotei Maritime precum și unele atribuții ale Statului Major al Forțelor Navale. Comandamentul Operațional Naval va funcționa la Constanța, în fosta locație a Statului Major al Forțelor Navale. Funcția de comandant nu a fost încadrată deocamdată. Locuitorul comandantului a fost numit contraamiralul de flotilă Constantin Nasuia și șef de stat major comandorul Dan Leahu. (C.S.)



➤ Colonelul Richard G. McClellan, atașat al Apărării și Aero al ambasadei Statelor Unite ale Americii la București și căpitan-comandorul Jeffrey B. Taub, atașatul naval, au efectuat în ziua de 18 februarie o vizită de documentare în portul militar Constanța, Baza de Instrucție Navală Mangalia și Comandamentul Flotei Maritime. (V.I.C.)

➤ În Baza de Instrucție Navală Mangalia s-a desfășurat, pe 15 martie, ceremonialul depunerii Jurământului Militar de către o nouă generație de tineri marinari. (V.I.C.)



➤ Inaugurarea sediului din București al Statului Major al Forțelor Navale a avut loc pe 3 februarie, în prezența ministrului apărării naționale și a șefului Statului Major General. Au fost remarcate noua îmfățisare dată vechii clădiri, dotările actuale, condițiile de muncă asigurate pentru personalul dislocat din Garnizoana Constanța. (V.I.C.)



În ziua de 30 ianuarie 2003, a avut loc la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” întâlnirea reprezentanților Direcției Management Resurse Umane cu cadrele militare din structurile Forțelor Navale din Garnizoanele Constanța și Mangalia. D.M.R.U. a fost reprezentată de comandorul Victor Barbu și colonelul Marian Ion, iar Statul Major al Forțelor Navale și Flota Maritimă de comandorii Vasile Petrea și Dan Leahu. (V.I.C.)

ȘTIRI DIN FLOTĂ



▲ 25 martie 2003 a marcat anul acesta, la Baza de Instrucție Navală Mangalia, săfintarea unei Capele Militare cu Hramul „Buna Vestire” și instalarea preotului militar deservent Traian Chircu, repartizat de Ministerul Apărării Naționale și de autoritățile bisericești. (V.I.C.)



▲ Prin Decretul Prezidențial nr. 85 din 25 februarie 2003, comandorul dr. Eugen Laurian, inspector șef pentru Forțele Navale în Inspectoratul Ministerului Apărării Naționale, a fost avansat, începând cu data de 10 februarie 2003, la gradul de contraamiral de flotilă. (V.I.C.)



▲ În perioadele 27-31 ianuarie și 24-28 februarie, au avut loc la Constanța cursurile Joint organizate de Statul Major General, care a avut ca scop transferul de date între cele trei categorii de forțe armate – terestre, aeriene și navale. Cursanții au vizitat garnizoanele Mangalia, Brăila și Constanța (Centrul de Scafandri, Flota Maritimă și Centrul Radioelectronic și Observare „Callatis”). (V.I.C.)

Căpitan-comandorul Petrică Ivan, redactorul-șef al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale, a trecut în rezervă începând cu 31 martie. Având o experiență deosebită în domeniul, acumulată în perioada în care a îndeplinit funcția de ofițer de relații publice la Flotila Fluvială și la Statul Major al Forțelor Navale, a reușit să realizeze coerentă necesară structurii care funcționează de un an prin reunirea redacțiilor MARINA ROMÂNĂ și SCUTUL DOBROGEI. S-a implicat cu succes în realizarea produselor mediatice specifice, în special a emisiunilor de televiziune gen *masă rotundă*, aducând în atenția publicului probleme de actualitate din Forțele Navale. Suntem convingiți că activitatea în domeniu nu se va încheia odată cu trecerea în rezervă, motiv pentru care îi dorim aceeași tenacitate și perseverență în acțiuni, multă sănătate și fericire.



PRIMA EVALUARE A INTEROPERABILITĂȚII DRAGOARELOR MARITIME



Bogdan DINU

Interoperabilitate. Acesta este unul din obiectivele principale pentru Forțele Navale în dificila perioadă dintre invitația de aderare și transformarea țării noastre în membru cu drepturi depline al Alianței. Dacă pentru unele unități dotarea cu nave și tehnică modernă a devenit o certitudine – a se vedea recentul contract de cumpărare a două fregate britanice – pentru restul unităților obiectivul îl constituie atingerea nivelului de interoperabilitate (cu tehnica existentă și/sau modernizată în limita resurselor existente) cel puțin la nivel procedural și al echipamentelor, cu forțele navale ale Alianței.

OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Calendarul evaluării

Pentru prima oară în istoria Forțelor Navale Române o navă din compunerea Flotei Maritime urmează să fie evaluată în vederea certificării gradului de interoperabilitate cu alte nave din forțele Alianței. Dragorul maritim 30 „Slt. AXENTE“ (care face parte din Forța de Reacție Rapidă) va fi evaluat de mai multe echipe, inclusiv de la centrul MOST (MCM Operational Sea Training) de la Zeebruge, din Belgia, cea mai importantă structură de evaluare și atestare pentru acțiunile de deminare din cadrul forțelor NATO. La sfîrșitul lunii martie, în zilele de 24 și 25, la solicitarea părții române, o echipă de specialiști, condusă de căpitan-comandorul Frederick Sanoner, va efectua o vizită de preevaluare la Dragorul maritim 30.

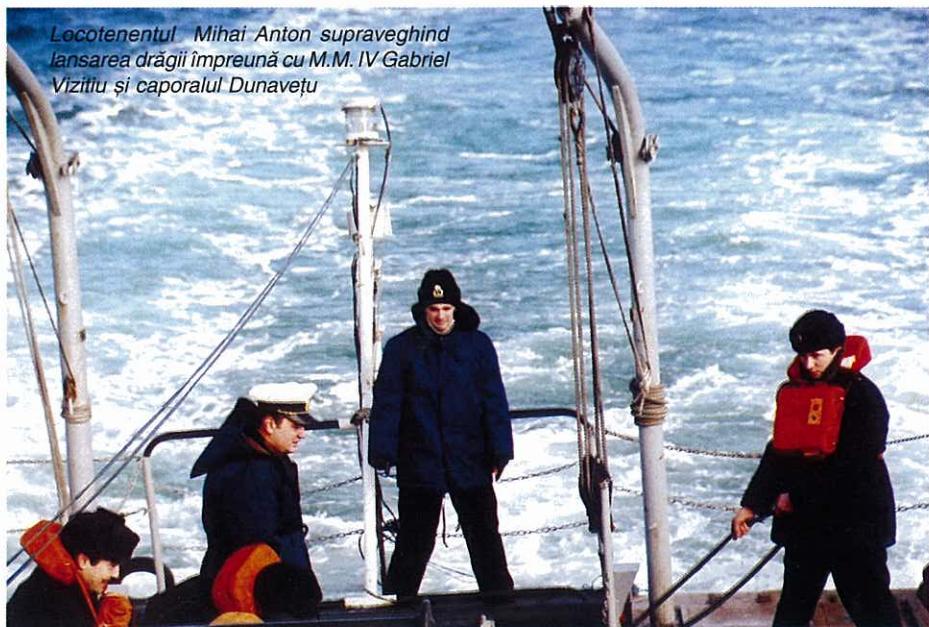
În urma acestei vizite se vor alcătui grilele propriu-zise de evaluare, aşa numitele check-list, care vor fi trimise părții române pentru a se antrena în vederea evaluării finale. Aceasta va avea loc la Odessa, în luna iunie, în timpul exercițiului CO-OPERATIVE PARTNER 2003, în cadrul unui program separat de cel al aplicației. În cadrul acestui program va fi evaluat și dragorul bulgar „Shkval“.

Programe și resurse

Pentru a vedea cum se pregătește Divizionul de Nave Minare-Deminare – în compunerea căruia intră nava – pentru această evaluare, care necesită eforturi considerabile și un program de pregătire special, am solicitat opinia comandantului unității, căpitan-comandorul **Vergil Moraru**: „Dragorul maritim 30 este una dintre navele puse într-un program special de pregătire al Forțelor Navale pentru a fi gata să participe, la chemare, alături de forțe NATO sau ale U.E.O. la activități comune. Programul a fost demarat acum doi ani, dar la unitatea noastră și la dragorul maritim 30 a început abia anul



Locotenentul Mihai Anton supraveghind lansarea drăguță împreună cu M.M. IV Gabriel Vizițiu și caporala Dunavețu



În comanda navei: M.M. III Alin Georgescu (operator stație radiolocație), M.M. III Cristian Persoiu (limonier) și ofițerul de cart, locotenent Daniel Bădircu



Manevra provă la virarea ancorei

OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

trecut, când nava a fost andocată și s-au făcut unele reparații. Procesul continuă și anul acesta. Având în vedere evaluarea din iunie, D.M.30 ar fi trebuit să beneficieze de resurse financiare sporite, lucru care nu s-a întâmplat deocamdată. Dar situația nu este „bătută în cuie“ pentru că, din căte cunosc, se vor aloca sumele necesare îndeplinirii misiunii, desigur în limitele posibilităților.“

Din cele patru dragoare maritime, D.M.30 are alocat cel mai mic buget pentru anul acesta (cel puțin până în prezent), ceea ce, trebuie să recunoaștem, nu este prea încurajator. Este adevărat însă că două dintre

navele divizionului urmează să intre la andocare și reparații, ceea ce justifică, într-un fel, sumele mult mai mari care le-au fost repartizate.

La fel de importante ca resursele financiare sunt însă și programele de pregătire și modul în care au fost ele gândite. Locotenent-comandorul Marian Săvulescu, șeful Biroului Operațiuni, ne-a declarat: „Începând cu luna decembrie 2002 dragoarele maritime 30 și 29 execută un program comun de pregătire în vederea evaluării din luna iunie. Acest program este axat în principal pe obiectivele de interoperabilitate care se vor evalua și cuprinde în special activități practice la

cheu și în timpul misiunilor pe mare. Pentru acest an de instrucție dragoarele maritime au alocate un număr de 35 de zile de ieșire pe mare, insuficiente, în opinia mea, pentru atingerea acestor obiective. Un lucru bun este că s-a schimbat și structura de pregătire. Timpul alocat instrucției NATO/PfP a crescut la 70% din programul de instrucție la care participă toți ofițerii divizionului“. Câteva din dotările și echipamentele navei



În interiorul PCC: M.M. III Marian Hărătău, (comandant grup vitalitate), M.M. III Cristian Spilcea și caporalul Mircea Casapu



Caporalul Gavril în interiorul „uzinei“ (compartimentul diesel-generatoarelor)

OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

urmează să fie îmbunătățite. Probabil foarte puține dintre ele prin achiziții noi, cele mai multe prin metoda, mult prea cunoscută, a „împrumutului“ de la alte nave din unitate sau din flotă, atunci când ele există. Locotenent-comandorul Marian Săvulescu: „INMARSAT-ul de la D.M.29 va fi mutat la D.M.30. Am făcut cerere și o să primim încă două stații radio R 1301 pentru comunicări la distanță mare. Sunt anumite probleme tehnice, care există din construcție, în legătură cu poluarea, și mă refer la reziduurile de toate felurile pe care noi nu putem să le procesăm. Dar avem un tanc în care le vom depozita și le vom transfera acolo unei nave specializate. Șalupa actuală nu este bună (bărcile de la bord sunt aceleași de la intrarea navei în serviciu și nici măcar atunci ele nu erau noi, n.n.) și urmează să primim un „bombard“ nou sau să împrumutăm unul.“ La capitolul dotări, după cum recunoștea și comandantul unității, mai este mult de făcut: „Conducerea Statului



M.M. IV Călin Nicolae
în sala motoarelor principale

Major al Forțelor Navale a ordonat studierea urgentă a posibilității achiziționării unei ambarcațiuni de acest tip (bombard) pentru D.M.30 (și pentru alte nave). Pentru achiziționarea unor

echipamente și instalații necesare navei pentru a se apropia de nivelul celor din NATO mai este mult de făcut și eu știu că nu se vor asigura toate pentru că, efectiv, nu există fondurile necesare.“



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Veste de salvare „atipice“

Problema asigurării echipamentelor (și calitatea acestora) care țin de salvarea vieții pe mare - și ne referim aici la bârci, plute, veste de salvare, colaci de salvare - este una comună întregii flote și are rădăcini mai vechi. Ea a putut fi constată în numeroase ocazii, inclusiv în misiuni internaționale și este cunoscută la toate nivelele Forțelor Navale. Mai în glumă, mai în serios, unii marinari militari nu au ezitat să se exprime la modul „ieșim pe mare ca pirații“. Pentru a avea și un alt punct de vedere, îl-am solicitat căpitan-comandorului Vergil Moraru: „Să nu se credă că oamenii noștri ies pe mare „ca haiduci“ și nu au asigurate condițiile minime în ceea ce privește salvarea vieții pe mare. Plutele de salvare sunt verificate și autorizate. Este adevărat că șalupa navei este veche, dar ea este



de normele internaționale după cum și vestele de salvare sunt „atipice“, adică sunt de producție internă și nu respectă toate condițiile care trebuie îndeplinite.“

„Ca haiduci“ sau „ca pirații“ sunt exprimări plastice care acoperă totuși o anumită realitate. Tot ceea ce ne putem dori este ca marinarii noștri să nu fie niciodată nevoiți să recurgă la aceste „condiții minime“ asigurate în ceea ce privește salvarea vieții pe mare.

Pregătirea echipajului, una din cheile evaluării

verificată și autorizată pentru a fi funcțională. La fel de adevărat este că acești colaci de salvare nu sunt avizați

Rezultatele evaluării țin în mare parte de tehnică, dar există și obiective specifice pentru toate categoriile de personal ale navei. Unele vizează comanda navei (segmentul cel mai important la evaluare), adică comandanțul, secundul și ofițerul cu operațiile (în prezent, în statul de

Lansarea flotorului de siaj



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

organizare al navei nu există această ultimă funcție; pe timpul misiunii BLACKSEAFOR 2002 a existat un compartiment special format din 3 ofițeri). Aceste obiective specifice sunt prea numeroase pentru a fi redată aici. Să menționăm că una din cerințele cele mai importante este cunoașterea limbii engleze, conform STANAG 6001, nivelul 3 pentru comandant și maistrii militari sau militarii angajați cu contract de la transmisiuni și observare sau nivelul 2 pentru ofițerii de punte. Acestea sunt cerințe minimale. Probabil până în luna mai echipajul va fi testat și pentru nivelul de cunoaștere al limbii engleze, conform STANAG 6001, deoarece este unul din criteriile necesare de evaluare.

Aproape toți ofițerii de la cele două nave (30 și 29) au urmat cursuri de limbi străine (în principal engleză și franceză), în domeniul folosirii armelor sau ca ofițeri de punte, în Franța, Marea Britanie sau Turcia. De altfel, corpul de cadre de la cele două nave este unul valoros și pe el se și mizează pentru reușita evaluării. Am putut constata personal acest lucru în timpul ieșirii pe mare cu D.M.30 din luna februarie, pe timpul deplasării la Mangalia unde urma să efectueze probe de mare cu sistemul Trident. Pe unii dintre ofițeri i-am găsit la posturi: locotenent-comandorul **Valentin Iacoblev**, comandant, (de la care am aflat multe despre evaluare și speranțele puse în aceasta), locotenentii **Ionel Dinu**, **Daniel Bădircu**, **Anton Mihai** sau **Vasile Moroianu** (șef mecanic pe 29, care i-a ținut locul aspirantului **Ionel Apostol**, șeful mecanic de pe 30, aflat la un curs de specialitate). Alții erau plecați la cursuri (secundul, căpitanul **Alecu Toma** sau locotenentul **Ștefan Geantă**, ambii de pe 30). Și cum D.M. 29 este desemnată ca navă de rezervă la evaluare nu putem omite ofițerii de aici, mulți dintre ei cu reale calități și perspective: locotenent-comandorul **Cristian Lișman**, comandant (și, alături de locotenentul **Adrian Gobjilă**, un mai vechi colaborator al revistei), căpitanul **Ion Tatarici**, secundul navei (aflat la un curs de limbă engleză), locotenentii **Lucian Grigorescu** și **Vasile Sărmașag**. Nu mai puțin de 4 din cei 8 locotenenți sunt selectați pentru a face parte din viitoarele echipaže ale fregatelor care



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

urmează să intre în compunerea flotei noastre. Ar fi nedrept să nu amintim măcar câțiva din maiștrii militari, cunoșcători ai limbii engleze: M.M. I **Ion Croitoru**, ajutor șef echipaj, M.M. III **Cristian Perșoiu**, M.M. IV **Gabriel Vizitiu**, M.M. I **Radu Ion**, toți de pe 30 sau M.M. II **Cristian Ieremia** de pe 29.

La bordul navei nu am putut să nu remarcăm prezența unui ofițer în uniformă kaki. Pe o navă unde culoarea uniformelor oscilează între negru și albastru (în funcție de uzură și posibilități), o pată kaki nu poate trece neobservată. Nu era vorba de un ofițer din forțele terestre, ci doar de doctorul divizionului, prezent la bord pentru această misiune. Locotenentul dr. **Bogdan Apostolescu**, deși este în divizion din anul 2001, nu a primit nici măcar un rând de haine (fie ele de vară sau de iarnă) pentru a se integra și cromatic (profesional credem că a făcut-o demult), în rândul marinilor militari.

„Sperăm ca dragorul maritim 30 să-și îndeplinească misiunea în condiții foarte bune. Avem experiența de anul trecut când D.M.29 a participat la BLACKSEAFOR și trebuie să spun că, chiar dacă s-a desfășurat pe o perioadă mai lungă și a implicat participarea mai multor structuri, ea s-a desfășurat în condiții de siguranță și la parametri normali. În acest an vreau mai mult de la D.M.30 la evaluare, adică un pas calitativ semnificativ“ ne-a declarat

M.M. I Nelu Mârsu (șef echipaj) și
M.M. III Daniel Rada (specialist armament)
pe un ger de - 15 °



căpitan-comandorul Vergil Moraru. Dincolo de limitările datorate tehnicii actuale – care nu se va schimba prea repede – rămâne dorința oamenilor, aşa cum ne-a fost ea transmisă de locotenent-comandorul Valentin Iacoblev, de a dovedi evaluatorilor nivelul de pregătire și standardele pe care le pot atinge. Și de a obține astfel, în aceste vremuri, acele minime satisfacții profesionale necesare oricărei cariere.

(Illustrare text Bogdan DINU)



THE FIRST ASSESSMENT OF THE MARITIME MINESWEEPERS INTEROPERABILITY

Interoperability. This is the main objective of the Romanian Naval Forces in the current difficult period between the invitation to join and the actual becoming a NATO member of our country. If for some military units the endowment with new vessels and modern equipment has become a certainty (see the recent contract of the acquisition of two British frigates) for the most of military units the objective remains to reach the level of interoperability (with the existing equipment and/or modernized equipment within the limits of the existing resources), at least at the procedural and equipment level, of the Alliance Naval Forces.

For the first time in the history of the Romanian Naval Forces a ship belonging to the Maritime Fleet is to be assessed in the view to certificate the interoperability degree with other vessels of the Alliance. The maritime minesweeper no 30 "Slt. Alexandru Axente" (belonging to the Rapid Reaction Force) is to be assessed by several teams, including MCM Operational Sea Training from Zeebruge in Belgium, the most important accredited structure of evaluation within NATO forces. At the end of March at the request of the Romanian part a team of specialists led by commander Frederick Sanoner will pay a pre-evaluation visit of the maritime minesweeper no 30. Following up this visit the so-called checklists will be contrived and they are to be sent to the Romanian part in order to train for the final assessment. The event is to take place in Odessa in June, during the Cooperative Partner 2003 exercise, within a separate programme from the application one. The Bulgarian minesweeper Shkval is also to be assessed within this programme as well.

Commander Vergil Moraru, MCM Naval Squadron (of which the vessel is part) stated: "The maritime minesweeper is one of the vessels that are part of a special training programme of the Naval Forces in order to get them ready to participate, at notice, besides the NATO or UEO forces in common activities. The programme started two years ago, but in our military unit it only started last year when the vessel was dry-docked and got repaired. The process continues this year." ■



FREGATE ENGLEZE PENTRU FORȚELE NAVALE ROMÂNE

Programul de achiziționare a unor fregate moderne pentru Flota Maritimă, demarat acum câțiva ani și care a cunoscut o evoluție sinuoasă, s-a finalizat la începutul acestui an. Pe data de 14 ianuarie, la București, a fost semnat Acordul de achiziție a două fregate tip 22 ale Marinei Militare Regale britanice (HMS LONDON și HMS COVENTRY) și a celui de offset industrial de către ministrul pentru înzestrare în domeniul apărării din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, lordul Bach de Lutterworth, și secretarul de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, dr. ing. Gheorghe Matache. Ca urmare, dotarea Forțelor Navale Române cu primele nave moderne de luptă, va asigura creșterea semnificativă a capacitații de luptă pentru îndeplinirea sarcinilor naționale de apărare și posibilitatea participării țării noastre în cadrul operațiunilor internaționale coordonate de ONU și NATO.

Bogdan DINU

Pe lângă achiziționarea celor două fregate multirol (disponibilizate în 1999 și 2001), Acordul prevede regenerarea și modernizarea navelor în conformitate cu Specificația de Regenerare și Modernizare, asigurarea suportului logistic inițial și definirea suportului logistic pe termen lung precum și pregătirea personalului, conform programului de școlarizare al Marinei Regale Britanice. Programul urmează a se derula în două etape. În prima etapă (martie 2003 - iunie 2005) se va proceda la regenerarea și modernizarea platformelor și sistemelor de luptă și se va asigura suportul logistic inițial al navelor. Prima navă urmează să fie livrată în decembrie 2004, iar a doua navă în iunie

2005. La sfârșitul acestei etape navele vor avea următoarele dotări: propulsie - turbine cu gaz Rolls Royce 2 x Olympus TM3B și 2 x Tyne RM1C pe fiecare navă; sisteme de armamente - radar de supraveghere cu bătaie mare, radar secundar de supraveghere IFF, radar de navigație de înaltă rezoluție, radar secundar de control elicopter, sistem de comandă CACS 5 (sistem de comandă asistat de calculator), tun de calibră mediu OTO 76 mm SR, tun de calibră 30 mm, director electronoptic Radamec T2500, sistem de conducerea focului de artillerie Nautis 3 FCS, echipament de contramăsuri electronice, lansatoare de capcane RF și IF TERMA SKWS-12, sonar cu bătaie medie tip 2050, sistem de lansare de torpile de pe navă STWS2, sistem de comunicații ICS 3 (comunicații interne și externe), sisteme de navigație, dotări pentru elicoptere.



ENGLISH FRIGATES FOR THE ROMANIAN NAVAL FORCES

The acquisition program of some modern frigates for the Maritime Fleet, started a few years ago and registered an up-and-down evolution that finalized at the beginning of this year. The Acquisition Agreement of two frigates Type 22 of Royal Navy (HMS London and HMS Coventry) and the Industrial Offset was signed on January 14 th in Bucharest between the British Minister for Defence Procurement, Lord Bach of Lutterworth, and the Romanian State Secretary and the Chief of Armaments Department, dr.eng. Gheorghe Matache. As a results, the endowment of the Romanian Naval Forces with the first modern war vessels will assure a significant increase of the fighting capacity to fulfill the national defense tasks and the possibility for our country to participate at the international operations coordinated by the United Nations and NATO.

Companiile britanice implicate în acord sunt Disposals Sales Agency, Warship Support Agency și BAE Systems (aceasta din urmă va face și aranjamentele necesare pentru modernizarea celor două fregate).

La încheierea primei etape fregatele vor putea executa următoarele misiuni: ● rol de nave de comandă a unei grupări navale ● participarea la misiuni comune sau colective și la alte activități, ca unitate navală independentă ● supravegherea situației navale și controlul traficului maritim în marea teritorială, zona contiguă și zona economică exclusivă a României, protecția căilor de transport și comunicațiilor maritime, sprijinirea forțelor specializate în combaterea poluării apelor maritime, contrabandei și transporturilor ilicite de armament și droguri ● participarea la acțiuni naționale și internaționale de căutare-salvare pe mare sau ajutor umanitar ● instruirea navală pe mare.

Etapa a doua a programului se estimează a fi executată în perioada 2008 - 2009, în funcție de cerințele operaționale ale Forțelor Navale. După această etapă navele vor avea capabilități sporite de apărare antiaeriană și război electronic, sistem de comandă modern, sistem de rachetă antinavă, sistem integrat de comunicații și gestionare a mesajelor, fiind în măsură să execute misiuni complexe de conducere a unei grupări de forțe, în funcție de măsurile ce vor fi stabilite în viitor pentru aceste nave.

Costul achiziției va fi suportat conform planificării multianuale în cadrul bugetului prevăzut a fi alocat Forțelor Navale de către Ministerul Apărării Naționale. Prețul ferm al Acordului de Achiziție, pentru etapa I a programului este de 116 milioane lire sterline (186,5 milioane de dolari), iar finanțarea acestuia se realizează integral, prin credite externe, garantate guvernamental. Echipa română de negocieri a Acordului de Achiziție a fost constituită din specialiști ai Ministerului Industriei și Resurselor, Ministerului Finanțelor Publice și Ministerului Apărării Naționale. De altfel prețul – oportunitatea și



București, 14 ianuarie 2003. Semnarea Acordului de achiziție

utilitatea nu au fost contestate – a constituit și unul din subiectele de presă din țară. Un cotidian central a publicat chiar un articol pe prima pagină (citând cunoscuta revistă Jane's Defence Weekly) despre proiectata achiziție de către Chile a unei fregate britanice din aceeași clasă cu doar 15 milioane de dolari (dar fără modernizări, cu excepția sistemului de propulsie, și sisteme de armament), ceea ce schimbă fundamental datele problemei. Răspunsul Ministerului Apărării Naționale a fost unul fără echivoc: „La baza selectării celor două fregate, prin programul de achiziție, a stat analiza raportului preț-performanță coroborată cu disponibilitatea efortului financiar al guvernului României.“

Dincolo de aceste comentarii, pentru marinarii militari rămâne certitudinea dotării în viitorul apropiat cu două nave moderne, cu ajutorul căroră își vor putea îndeplini misiunile la alți parametri, nave la care multe generații de marinari nu au putut decât să viseze. Pentru cei mai tineri dintre ei ele au devenit realitate.

Caracteristici constructive:

Lungime maximă 148,2 m
Lungime la plutire 137,6 m
Lățimea maximă 14,75 m
Deplasament plin 4.800 tone
Pescaj maxim 4.679 m
Viteză maximă 28 noduri

	HMS COVENTRY	HMS LONDON
Începerea construcției	1984	1983
Lansare	1986	1984
Armare	1988	1987
Ultima reparație capitală	1996	1995
Anul disponibilizării	2001	1999

Curs internațional de franceză la Rochefort

Locotenent Radu CONSTANDACHE

În vederea colaborării eficiente cu partenerii N.A.T.O., studiul limbilor străine ocupă un loc important în procesul de pregătire a cadrelor militare. Bineînțeles, majoritatea cursanților optează pentru învățarea limbii engleze, cunoscută în cele mai multe state membre ale Alianței. Însă, ca o dovadă a importanței pe care România o acordă tradiționalei relații de prietenie cu Franța, limba franceză (de asemenea limbă oficială a N.A.T.O.), este studiată în toate academiile militare din țară.

Participanți români la curs



Academia Navală "Mircea cel Bătrân" se poate lăuda cu o tradiție destul de îndelungată în această privință și, în calitate de participant la cursul de limbă franceză organizat de această instituție, am avut ocazia de a constata profesionalismul și competența celor doi instrucțori - profesoarele Alina Barbu și Gabriela Drăghici.

Franța duce în întreaga lume o politică de încurajare a învățării limbii franceze care, la nivelul Ministerului Apărării, se concretizează printr-o gamă variată de cursuri și stagii de pregătire.

Ca urmare, în perioada 9 - 20 decembrie 2002, am avut șansa de a participa, împreună cu alți trei ofițeri de la principalele centre de învățare a limbii franceze ale Ministerului Apărării Naționale și Ministerului de Interne, la "Stagiul de pregătire lingvistică" organizat la Centrul Internațional de Pregătire din Rochefort, Franța.

Acest Centru de Pregătire funcționează în cadrul Școlii de Jandarmerie din Rochefort, instituție de dimensiuni considerabile, destinată atât cursurilor de specializare a jandarmilor (care se subordonează Ministerului Apărării), cât și predării limbii franceze străinilor.

Diversitatea participantilor la acest stagiul a fost impresionantă: 40 de cadre militare din 25 de țări francofone aflate pe patru continente. Și, după cum era de așteptat, datorită timpului foarte scurt, stagiul a urmărit mai degrabă cunoașterea culturii franceze, a obiceiurilor și a modului

AVANTAGE

CENTRALISATION
DE FORMATION
DES COMBATTANTS



Portul turistic La Rochelle



de viață, decât învățarea efectivă a limbii.

Pentru desfășurarea mai eficientă a cursurilor, am fost împărțit pe subgrupe de câte opt cursanți. Pentru început, a trebuit să ne descriem, pe rând, țara natală; și, cum colegii mei erau din Venezuela, Capul Verde, Slovenia, Maroc, Angola, Lituania și Egipt, vă puteți închipui că aceste prezentări au fost deosebit de interesante. Apoi, profesoara noastră - doamna Anne Beliard -, specializată în predarea limbii franceze cursanților străini, ne-a prezentat, în mod interactiv, aspecte din cultura și chiar din viața de zi cu zi a francezilor. Am avut, de asemenea, și câteva cursuri la care ni s-a prezentat, pe scurt, armata franceză.

În afara orelor de predare, s-au organizat vizite în cele mai importante localități istorice din regiune (La Rochelle, Bordeaux, Saintes, Poitiers), precum și activități protocolare (ca de exemplu întâlnirea cu colonelul Christian Poupeau – comandantul școlii sau, la final, înmânarea diplomelor de participare).

Acest stagiu s-a dovedit a fi nu numai un curs practic de limbă franceză, ci și un prilej de consolidare a relațiilor Franței cu țările prietene din întreaga lume, iar, printre acestea, România ocupă un loc important (fapt dovedit și de faptul că țării noastre i s-au făcut cele mai multe invitații de participare la acest curs).



Marina Română nr. 1 (92) 2003

Marina Română

Puatorul de mine
VAm. BĂLESCU (274)





Fregata MĂRĂŞEŞTI

*Inaugurăm
o nouă rubrică
în care ne propunem
să aducem în prim plan
oamenii și ceea ce-i
unește,
fie că sunt pe o navă
sau într-o unitate
a Forțelor Navale,
să descoperim,
împreună cu ei,
ceea ce am putea numi
„puntea de legătură”
între generații.*



MAREA și NAVA – universul care îi unește

EL, COMANDANTUL...

A absolvit Institutul de Marină (azi Academia Navală „Mircea cel Bătrân”) în decembrie 1969. În februarie 1970 ocupă funcția de ofițer cu navigația și transmisiunile la remorcherul 101, iar în septembrie ofițer secund la nava de salvare 116. În 1976 este numit comandant pe 116, iar în 1979, comandant pe primul puior de mine 271. A fost o perioadă de numai doi ani în care „a stat la uscat”, 1982-1984, după care în 1984-1985 este comandant pe al doilea puior de mine, 274. Pentru numai trei luni deține funcția de comandant la artleria de coastă, iar pe 1 iulie 1985 preia funcția de comandant secund și șef de stat major pe crucișătorul ușor și portelicopter, pe atunci, MUNTENIA. Din 1994 este comandant pe distrugătorul (fregată azi) MĂRĂȘEȘTI și speră că din această funcție va ieși, în curând, la pensie.

- Domnule comandor Dumitru Preda, de aproape zece ani sunteți comandant pe nava amiral a Forțelor Navale – fregata MĂRĂȘEȘTI. În afara de curaj, tenacitate, experiență, sănătă, ce ar trebui „să mai aibă” un ofițer care aspiră la funcția de comandant?

- În primul rând să aibă pasiune pentru meseria pe care o practică, în al doilea rând trebuie să-i placă să lucreze cu efective mari, cum avem noi aici (peste 200 de oameni), de diferite categorii, cu diferite grade de pregătire; atunci când comandanțul reușește să creeze un climat favorabil de desfășurare a activității, să omogenizeze acest echipaj, cu siguranță totul va fi bine. În al treilea rând, dar nu cel din urmă, să aibă dragoste pentru navă, „s-o simtă” și s-o iubească. Deci, pasiune pentru profesie, abilitate în a lucra cu oamenii și, cel mai mult, plăcerea de a ieși pe mare.

- Ce ați făcut în plus, față de predecesori, de când sunteți la comanda fregatei și ce vă diferențiază de comandanții de pe celelalte nave?

- În momentul în care am venit la această navă nu am găsit absolut nimic referitor la modul de desfășurare a activităților de la bord. A fost extraordinar de greu ca, pentru cei 270 de oameni, cății erau atunci, să întocmesc rolurile și atribuțiile, să-l pun pe fiecare la locul lui, să știe ce are de făcut, să știe cum să reacționeze în diverse situații. În funcție de statul care l-am avut a trebuit să întocmim structura de luptă a navei (care nu corespunde întotdeauna cu statul de funcționi). A urmat, cu întregul echipaj, învățarea și însușirea atribuțiunilor în pregătirea și executarea misiunilor de trageri cu armamentul, lansărilor de rachete, căutarea submarinului, deci toate activitățile specifice navei. Se cere o precizare: dacă în marina militară, până la apariția acestei nave, am avut nave specializate, care executau numai o singură misiune, și mă refer la navele purtătoare de rachete, navele



dragoare, navele torpiloare, în cazul nostru atribuțiile comandanțului la executarea misiunilor sunt mult mai complexe: el trebuie să știe să conducă și să desfășoare o lansare de rachete, o lansare de torpile, o căutare și luptă cu submarinul, apărarea antiaeriană. Deci, fără a brava, pot susține că la fregata MĂRĂȘEȘTI complexitatea activităților este mult mai mare.

- Cum s-au comportat nava și echipajul în misiunile externe desfășurate?

- Aș vrea să precizez faptul că fregata MĂRĂȘEȘTI a fost prima navă care a executat un exercițiu tip PASSEX cu o navă americană, înainte de semnarea Parteneriatului pentru Pace. Atunci am văzut „pe viu” cum se desfășoară acțiunile cu partenerii. Au urmat apoi exerciții și participări la aplicații, atât în Marea Neagră cât și în Marea Mediterană. Penultima participare, cea de la STRONG RESOLVE'98, a avut cea mai mare amploare și complexitate, iar ultima a fost în 2000, în Marea Neagră. Atitudinea partenerilor mi s-a părut a fi corectă, fiindcă noi, acolo, nu am fost tratați ca niște începători, ci ca niște profesioniști, primind misiuni concrete de execuție și, bineînțeles, în limita posibilităților tehnice ale noastre. Aș vrea să precizez că în orice întâlnire și în orice convocare în care se realizează o planificare a misiunilor, în primul rând trebuie să fii corect cu partenerul

PUNTE ÎNTRE GENERAȚII



și să-i spui ce poți să execuți și ce nu. Noi ne-am comportat ca atare și, astfel, toate misiunile ce ne-au fost repartizate au fost executate corect și la timp, drept pentru care am primit felicitări, cuvinte de laudă, începând de la șefii de state majore ale categoriilor de forțe ale țărilor respective până la comandanții de grupări de nave (amirali) care au condus aceste activități. Deci suntem percepți ca profesioniști, egali celorlalți.

- Ce vă caracterizează în mod deosebit, prin ce rămâneți în amintirea echipajului, în special a tinerilor ofițeri?

- Ar trebui să-i întrebați pe subordonați. Ceea ce vreau eu să spun este că sunt destul de exigent, dar corect: dacă cineva m-a supărat sau îmi creează probleme aştept 24 de ore (un timp bun de găndire) și apoi iau măsurile de rigoare; când cineva îmi face o bucurie, mă satisfacă prin modul cum lucrează, iar aştept 24 de ore ca să-l recompensez. Pe mare nu am sancționat pe nimeni; am aşteptat să terminăm misiunea, la întoarcere la cheu am analizat situația și apoi am luat măsuri în consecință.

Cât privește ofițerii tineri, niciodată nu m-am opus dorinței lor de a se pregăti, de a se perfecționa. Sunt unii care urmează o a doua facultate; alții sunt doctoranți. Ceea ce trebuie să facă ei acum, pe lângă faptul că trebuie să învețe exploatarea tehnicii pe care o au în primire, este să meargă mai departe și să-și însușească și procedurile partenerilor pentru că în viitor toate aceste activități vor fi, probabil, desfășurate în comun cu partenerii noștri străini, respectiv țările NATO.

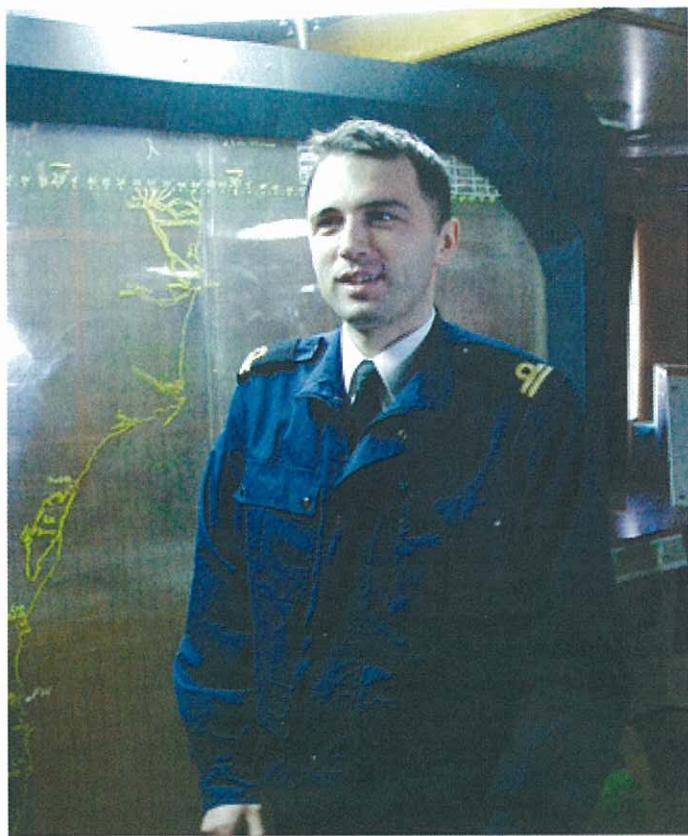
- Există o punte de legătură între generații, gândind că la un capăt se află comandantul, iar la celălalt cel mai Tânăr ofițer. Prin ce se stabilește?

- În primul rând experiența comandanțului, care trebuie să fie împărtășită și tinerilor. În al doilea rând *corectitudinea aprecierilor* vis-à-vis de activitatea lor, care trebuie să fie făcute fără influențe, că este fiul cuiva sau are relații susținute. În al treilea rând *exigența* față de ei, exigența față de modul în care își îndeplinesc atribuțiile de serviciu. Cu cât un comandanț este mai exigent cu subordonații, cu atât este mai apreciat.

- În retrospectivă, ce a reprezentat pentru dumneavoastră cariera pe care o veți încheia în curând?

- Vreau să fiu foarte sincer cu dumneavoastră. Pentru mine, această carieră de marină militară a fost o mare satisfacție, în primul rând pentru că întreaga activitate am desfășurat-o (cu o mică pauză, de aproximativ 2 ani) numai ca ambarcat (32 de ani). În al doilea rând, din promoția 1969, din care fac parte, eu sunt „ultima verigă” din lanțul de ofițeri, în sensul că sunt ultimul care ies la pensie, și mi-aș dori să-mi încheie cariera fiind prezenți toți foștii colegi, chiar în ziua când voi preda comanda. În acea zi, când vom fi laolaltă, vom considera că promoția 1969 și-a îndeplinit misiunea ce a avut-o în cadrul Forțelor Navale.

... ȘI UNUL DINTRE CEI TINERI



Locotenentul Costinel-Damian Cioroiu îndeplinește funcția de comandanță a grupului tunuri navale din anul 2001. Când a venit la bordul fregatei MĂRĂŞEŞTI (după „ucenicia” pe corveta 260, începând la terminarea Academiei Navale în 1998) emoțiile au fost foarte mari, fiind o navă de altă clasă, cu misiuni complexe, cu un echipaj numeros, care însă „l-a adoptat” repede. A învățat de la comandanță că principiul ce

PUNTE ÎNTRE GENERAȚII

guvernează aici este respectul și coeziunea între membrii echipajului, că „trebuie să-ți faci bine meseria, să funcționeze relația ofițer-maistru și până la soldat”. Îl consideră pe comandant un om integru, la care nu primează subiectivismul, care știe să ghideze pașii de început în carieră. „Și dacă drumul tău a fost arătat, tu ești cel care trebuie să depui efortul. Și n-o faci pentru el, că este șef, ci pentru tine și pentru navă”.

Aspiră, ca mai toți tinerii ofițeri de marină, să ajungă peste ani comandant de navă. În concepția sa, pentru a accede la o astfel de funcție trebuie „să cunoști bine Ghidul carierei și să-ți alegi singur, cu multă voință, calea de urmat, pentru că singur îți cunoști capabilitățile; trebuie să fii conștient de valoarea și putința ta, pentru că la un moment dat știi cu cine concurezi. Să începi prin a nu pierde nici un timp, în sensul că în 2004 urmează să fiu avansat la gradul de căpitan, dar pentru asta imi trebuie și cursul de avansare și funcția de căpitan. Pentru că acum nu mai este eșalon superior care să-mi caute și să-mi dea funcție, să mă trimită la curs, este de datoria mea să urmăresc și funcția dacă vreau să realizez ceva – adică pas cu pas, până la comandant de navă”.

Face parte dintr-o generație cu totul aparte față de generațiile anterioare, care lucrează cu calculatorul, urmează



cursuri de limbi străine, se specializează prin cursuri în străinătate. „Să este normal să fie așa - susține Tânărul ofițer. Cu ani în urmă se punea bază pe limba rusă, tehnica fiind să fie cumpărată din fosta URSS. Și specializările se făceau tot acolo. Acum primează limbile internaționale, în special engleză, cunoștințele în folosirea manualelor EXTAC, abilitățile în a comunica cu partenerii străini în timpul aplicațiilor și misiunilor în comun. Cred că pe noi, cei din Tânără generație, ne caracterizează comunicarea, ca punct forte. Degeaba știi să scrii, auzi și înțelegi, dacă nu comunic și nu te faci înțeles.”

Nu poate spune dacă sunt o generație mai curajoasă față de cele precedente, fiindcă pe marinari, indiferent de timpuri, i-a caracterizat curajul. Acum însă, cu atâtea modificări în plan regional, politic, al alianțelor, se schimbă într-un fel concepțiile, planul de acțiune, zonele de acțiune (nu mai este vorba doar de acțiune în Marea Neagră, ci până în Mediterana și Atlantic). Chiar și activitatea la bord va fi alta, sigur, referindu-ne la cele două fregate engleze care vor intra în dotarea Forțelor Navale. Au curajul „de a înfrunta nou”. Ca tineri ofițeri se definesc cam așa: „Suntem pasionați de meserie, pregătiți în domeniu, suntem curajoși, optimiști, integri, avem spirit de conducere, deținem secretul comunicării și al înțelegерii în relațiile interumane.” Sunt calitățile comandanților ce vor încadra funcțiile în viitor, la care se vor adăuga, neapărat, carisma, experiența și talentul de a ține echipajul unit.

Chiar dacă prin procesul de restructurare în armată, și implicit în Forțele Navale, a apărut o „ruptură” între generații, acest lucru nu influențează transmiterea tradiției de la ofițerii cu experiență la cei mai tineri. Răspunsul celor din urmă la aceasta este „puntea de legătură” în sens invers – de la tineri către cei în vîrstă.

Floare BRÂNZA



Învităm să împărtășești experiența deosebită a căpitan-comandorului Dorin Mara, trăită în calitate de observator ONU în Congo. Un ofițer de marină a fost martor, timp de un an de zile, la eforturile internaționale care se fac pentru restabilirea păcii în regiune. Căpitan-comandorul Dorin Mara este profesor universitar în cadrul catedrei de Marină din Academia de Înalte Studii Militare.

MISIUNE DE PACE ÎN CONGO KINSHASA (III)

Căpitan-comandor
prof. univ. dr. **Dorin MARA**

Postul

Principalul element de verificare și consolidare a acordului de încetare a focului este Postul de Observatori (Team Site). Numărul de posturi fixe este în momentul de față de peste 100, desfășurate în principal în zonele mai fierbinți, unde s-au desfășurat lupte, unde sunt dislocate forțe mai importante sau unde sunt instalate administrații ale părților aflate în conflict. În general, la un post se află o echipă de observatori militari, însă sunt și

posturi cu mai multe echipe. Desfășurarea posturilor s-a executat doar după garantarea securității personalului ONU de către autoritățile locale, însă această securitate este relativă datorită schimbărilor de poziție, a schimbărilor de comandanți locali sau a luptelor între fracțiuni.

ONU nu poate pune la dispoziția observatorilor militari o infrastructură în teritoriu, iar țara, subdezvoltată, are slaba infrastructură existentă devastată de război, de jafuri, neglijență și nepăsare. Lorzi războiului au tot ce le trebuie, familiile lor sunt la adăpost în Occident și poporul poate trăi și fără infrastructură. Fostul președinte Mobutu a declarat, în urmă cu peste

douăzeci de ani: „nu voi construi niciodată drumuri; drumurile aduc rebelii”, iar această lozincă rămâne valabilă și în prezent, cu alți protagonisti.

Postul trebuie instalat într-o clădire care să îndeplinească un minimum de cerințe: să fie cât mai ușor de reparat, să permită acces facil la părțile în conflict și la obiectivele de verificat, să aibă un contact limitat cu populația locală pentru a fi la adăpost de hoți și a evita asediul permanent al celor care vin cu revendicări, să fie lângă un teren propice aterizării elicopterelor și să fie aproape de o sursă de apă. Repartiția la posturi depinde de noroc. Spre exemplu, dacă echipa de la

OBSERVATOR ONU

Makanza a nimerit într-o casă perfect funcțională, aparținând unui fost amiral mort în vremea lui Mobutu, și a beneficiat de confort inclusiv aer condiționat și tacâmuri de argint, echipa de la Abunakombo a nimerit în ruinele unei mănăstiri și a fost retrasă.

Postul Bolomba, al echipei 110, a nimerit la o parohie catolică înființată de belgieni în anii '50 și a beneficiat de toată bunăvoița locală, posibilă pe moment: casa preotului, care era fugit, avea nevoie de o reparatie masivă, fiind fără acoperiș, fără ferestre, uși și cu pereții găuriți de proiectile și de gloanțe; apa din puțul construit în apropiere mai conținea resturi de cadavre rămase de la ultimele lupte; deși prima tranșee trecea chiar prin spatele casei, iar pozițiile adversarilor erau apropiate, atât rebelii cât și parte a guvernamentală au dat cele mai ferme garanții de securitate. Reparația casei cade în sarcina echipei ONU și este nevoie de toate deprinderile și abilitățile învățate o viață întreagă pentru a amenaja un habitat suportabil. Nici nu

Problema principală este apa de băut, care poate fi rezolvată prin colectarea, fierberea și filtrarea apei de ploaie. La asta se adaugă mediul umed, nesănătos, favorabil apariției bolilor și infecțiilor. În plus, la Ecuator este paradisul insectelor și al reptilelor, pentru oprirea furnicilor și termitelor fiind necesar un sănț cu motorină pe direcția de acțiune a acestora.

poate fi vorba de găsit ciment sau piese pentru instalația sanitată, totul provine din recuperarea a ce mai poate fi reparat din toată regiunea, colectat și selecționat cu grijă. Cu excepția corpului expeditioner din Zimbabwe, fațunile combatante nu au geniști și nici unelte. Un ferăstrău sau o surubelnită sunt private ca minuni ale tehnologiei. Geniștii din Zimbabwe au unelte, se și pricep, însă nu pot fi folosiți pentru că apar imediat acuzații de părtinire, după acuzațiile de lipsă de imparțialitate, apar suspiciunile de spionaj, iar după acestea măsurile de

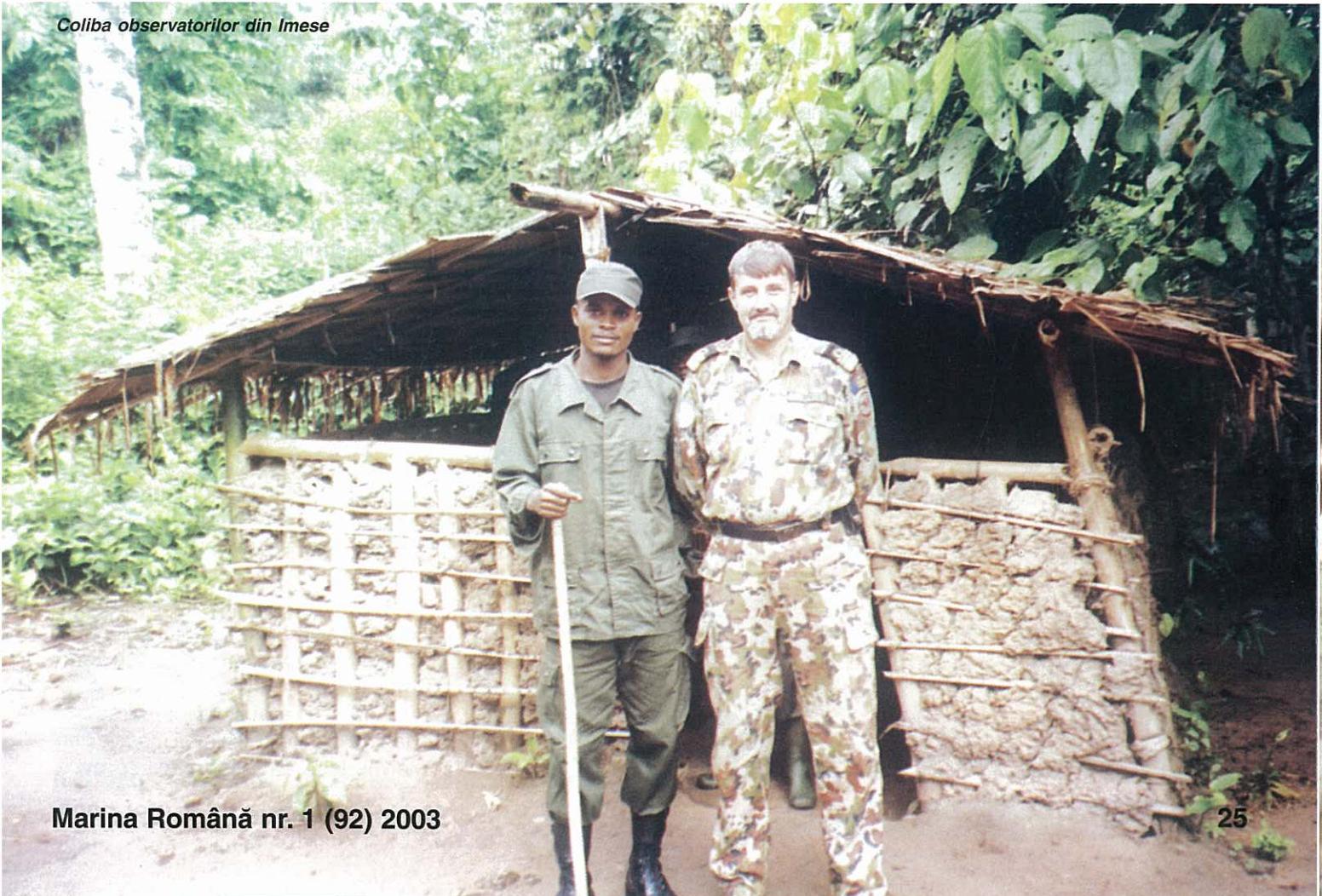
răspuns și represaliile. Deși în conflict, părțile se informează reciproc despre activitatea ONU în zona lor, cu speranța obținerii unor câștiguri bănești și trec cu ușurință la săntaj. Postul Bolomba, dislocat în mijlocul unui peisaj încântător, în inima junglei ecuatoriale, părea cel mai liniștit loc din lume.

Locul s-a dovedit ulterior a fi minat din greu, iar explozia unei mine, provocată accidental de membrii echipei ONU, ar fi fost un prilej minunat de acuze reciproce între beligeranți, referitoare la reaua credință a celeilalte părți. Nimici nu știa cine a pus minele, când și de ce, toți declarau că minele trebuie scoase, dar că este treaba ONU, însă echipa ONU pentru deminare nu a primit aviz să lucreze. În final minele au rămas la locul lor, marcate pe rutele de deplasare, făcând victime, după întoarcerea populației, printre soldații redislocați de curând și printre animalele sălbaticice.

Viața la post, după instalare, este adaptată la specificul local, misiuni și posibilități.

Problema principală este apa de

Coliba observatorilor din Imese



OBSERVATOR ONU

băut, care poate fi rezolvată prin colectarea, fierberea și filtrarea apei de ploaie. La asta se adaugă mediul umed, nesănătos, favorabil apariției bolilor și infecțiilor. În plus, la Ecuator este paradisul insectelor și al reptilelor, pentru oprirea furnicilor și termitelor fiind necesar un sănț cu motorină pe direcția de acțiune a acestora.

Postul este baza de plecare în acțiuni de verificare și monitorizare, locul unde se organizează negocieri între factiuni rivale, între militari și civili și unde se fac aranjamente cu autoritățile locale pentru îmbunătățirea vieții comunităților civile, în spiritul Acordului de la Lusaka. Postul ONU este percepță ca generator de pace și de multe ori este asaltat cu cereri și reclamații de rezolvare a unor situații care s-au acumulat în decursul anilor.

Zona de responsabilitate

Zona de responsabilitate a unui post de observatori militari este adaptată în mare la împărțirea administrativă a țării, însă ține cont mai mult de rațiuni militare. Postul Bolomba are o zonă de circa 24.000 de kilometri pătrați și se află între două brigăzi, una guvernamentală și una rebelă, pe singurul drum dintr-o regiune măștinoasă. Localitatea Bolomba este capitală de regiune și ar fi trebuit să fie de mărimea Clujului. În realitate este

O parte din populație a fost întotdeauna nomadă sau seminomadă, trecând liber în țările vecine și cifrele sunt relative, pentru că războiul a produs mulți refugiați și multe victime, iar bolile fac ravagii. Nu se înregistrează nașterile, morții, căsătoriile, iar despre evidențe nici nu poate fi vorba.

un sat modest, cu case din paianță, în jurul căruia gravitează 19 sate mai mici și cătune, aflate la distanțe cuprinse între 3 și 25 de kilometri, cu o populație estimată înainte de conflict la circa 35.000 de locuitori. Ultimul recensământ a fost făcut de belgieni prin anii '30 și nu a cuprins triburile de pigmei, aflate în regiuni inaccesibile. O parte din populație a fost întotdeauna nomadă sau seminomadă, trecând liber în țările vecine și cifrele sunt relative, pentru că războiul a produs mulți refugiați și multe victime, iar bolile fac ravagii. Nu se înregistrează nașterile, morții, căsătoriile, iar despre evidențe nici nu poate fi vorba.

La data instalării postului Bolomba, localitatea era părăsită, distrusă de lupte și reluată în stăpânire de junglă. În centrul administrativ, care avea sediul administratorului, poliția și un fost oficiu poștal, totul era devastat, arhivele belgiene și congoleze răvășite, crateră de bombe, mine, ruine, ca după război. Localitatea avea un singur locuitor civil, un fel de primar cutumiar, om cu studii superioare, bătrân și

dezamăgit, afișând o demnitate a sărăciei, un personaj demn de tragediile antice.

Peste tot erau soldați, în tranșee, speculând orice petic de pământ uscat, umblând după ceva de mâncare.

Brigada 53 FAC, guvernamentală, avea 4 batalioane răspândite în zonă, dintre care unul de comandă. Punctul de comandă al brigăzii ocupa câteva coccioabe dărăpănată acoperite cu frunze de palmier, iar soldații aveau colibe de frunze în spatele gropilor individuale, pentru vreme de ploaie. Nimeni nu poartă grade militare, soldații sunt zdrențaroși, desculți sau cu șlapi, brigada nu dispune de logistică, artillerie și mijloace de transport. Comandantul brigăzii este un ofițer cu școli prin străinătate, are ceva peste 30 de ani și nu știe exact câți soldați are brigada sa. La ultima ofensivă a ugandezilor câteva sute s-au înecat în râu încercând să fugă, dezertările sunt ceva obișnuit de ambele părți, iar plata soldelor este rară. Comandanții sunt comandanți, iar faptul că nu au grade permite promovarea sau destituirea fără probleme, un comandant de grupă putând ajunge direct comandant de batalion. Destituirea este simplă, fiind uneori urmată de moarte, care nu este cea mai grea pe deosebire.

În afara localității și pe drum se află dislocat un batalion din Zimbabwe, trupe de profesioniști, bine echipați, hrăniți, instruiți și disciplinați, cu artillerie și provizii trimise aproape regulat. Între aliați relațiile sunt distante, nu se amestecă și circulă prin poziții numai cu autorizare și cu personal de legătură. Cei din Zimbabwe, conștienți de valoarea lor, au poziții ca la carte și par să se poată descurca singuri. Ei sunt anglofoni și nu prea au ce vorbi cu congolezii. Puțin mai la sud se află o baterie de artillerie angoleză, care a fost retrasă ulterior.

La rebeli, 2 kilometri spre nord, brigada „B” se află într-o situație asemănătoare, deși aliații lor, ugandezii și rebelii angolezi, sunt foarte bine echipați.

Membri ai acelorași familii se află în tabere diferite și schimbă mesaje prin intermediul patrulelor, care se evită



Curioșii. Bosso Ndjafo (ianuarie 2002)



reciproc, lăsând scrisori prin copaci. Militarii din avanposturi, mai liberi, își omoară timpul vânând șerpi sau culegând fructe între linii, iar la posturile de santinele focul accidental este ceva obișnuit. Uneori se dezlănțuie un foc viu pentru câteva minute, însă rareori cineva a fost rănit sau ucis altfel decât din greșală.

Rebelii trebuie să se retragă circa 90 de kilometri, însă brigada lor a fost transformată în inspectorat de poliție, cu numele, și Acordul nu prevede nimic despre poliție. Sunt de trei ori mai mulți polițiști decât locuitori, însă nu par deranjați.

Toți ard de ură contra părții

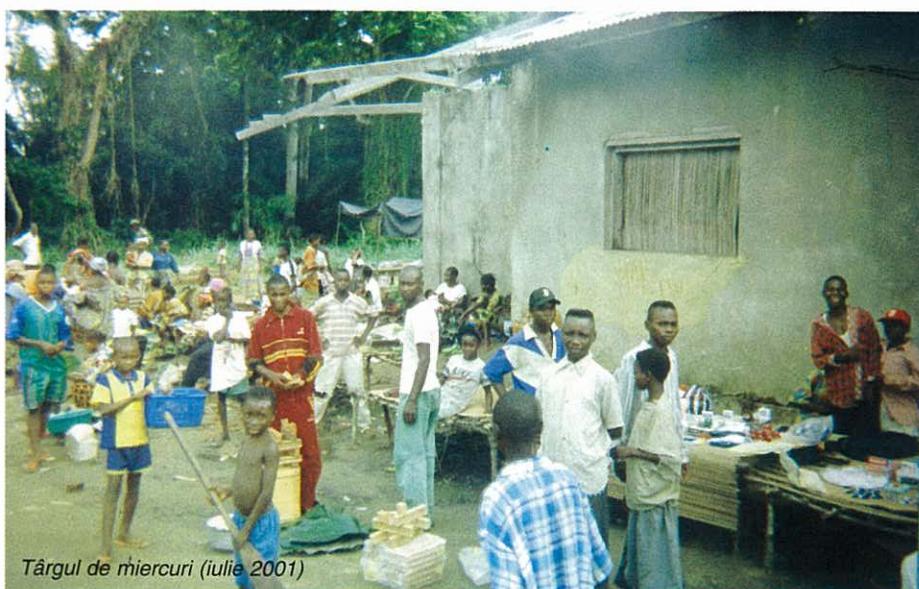
adverse, sunt de acord că războiul nu este bun, și caută exterminarea dușmanilor, inclusiv prin viclenie. În rest, principala lor preocupare este găsirea hranei, cel mai adesea

ceva neobișnuit, ca și morții de boli sau ca urmare a relelor tratamente sau torturilor. Este o lume dură, necruțătoare, în care legea este legea junglei. Înmormântările sunt expeditive,

fără semne de căpătâi, tobele și dansurile marcând trecerea. Familiile sunt rareori anunțate și numai când sunt pe aproape și mai există. Militarii sunt din toate colturile țării, sau chiar din alte țări, plecați cu anii, nu sunt mijloace de comunicare, drumuri sau curieri. Cei de la Bolomba s-au retras aproape 1.500 de kilometri, fugind prin păduri și prin savană vreme de 5-6 luni, au suportat mai multe ofensive și contra ofensive, mizerii, boli și spaimă, permanent flămânci, iar războiul este tot ce le-a mai rămas. Practic cine este plecat la război este considerat deja mort. Tobele se aud aproape în fiecare noapte, chiar dacă nu sunt lupte.

Pentru cei mai mulți nu există decât aici și acum, nu mai au nici o speranță și se comportă ca atare. Vorbesc cu detașare despre atrocități și masacre, despre nebunia săngelui, vrăjitorii și chiar canibalism. Sunt volubili, prietenoși și cruzi și trec la fapte imediat, fără teama de consecințe.

La întoarcerea către post, după o inspecție lungă în zona de responsabilitate și negocieri obosită, pe drumul ud și luncos, milioane de fluturi viu colorați nuntesc.



Târgul de miercuri (iulie 2001)

OBSERVATOR ONU

Noaptea cade brusc și începe concertul asurzitor al junglei, mai puternic decât zgomotul generatoarelor de curent. Un trib de licurici fosforescenti urmează

chemările tainice ale naturii. Pentru o jumătate de oră Raiul a coborât pe pământ. Apoi, în depărtare se aud tobele.

Poporul

Populația locală era fugită în urma luptelor, prin păduri, pe la rude, prin orașele mari sau în lumea largă. Nici nu era de stat. Deși războiul a început în vestul țării, armata guvernamentală retrasă s-a comportat ca în teritoriul cucerit. A început trecerea la apărare prin jaf generalizat și prin violarea tuturor femeilor și a unei părți din bărbați, vîrsta nefiind un impediment. Apoi au fost eliminați posibilii colaboratori cu inamicul și eventualii opozanți. După aceea a urmat stabilirea de taxe locale, cel mai adesea în natură, constând mai ales din hrană. De când lumea, războiul se autoîntreține pe seama poporului. Problema cea mai gravă constă în faptul că oricine are o armă se consideră calificat să ceară o taxă și nu există reglementări în domeniul, iar taxa înseamnă tot ce mai poate fi luat. Cel puțin au încetat omorurile gratuite, pentru că morții nu plătesc taxe. Locuitorii au fugit la ofensiva ugandeză, în februarie 2001, ofensivă respinsă de militarii din Zimbabwe și din Angola, cu mari pierderi de ambele părți, mulți militari fugați fiind înghițiti literalmente de junglă.

După două săptămâni de la instalarea postului, populația a început să revină sub garanții ferme de securitate, cu încredere în drapelul ONU, dar cu speranțe exagerate. Poporul aparține, în majoritate, triburilor Mongo și Ngombe, sunt bine făcuți, relativ instruiți, femeile sunt frumoase și sunt aproape toate gravide sau alăptează. Poligamia este privită ca o formă de protecție socială, deși sunt creștini, raportul între femei și bărbați fiind de 7 la 1. Numărul de neveste depinde de statutul social, cei mai nobili având sarcini mai mari. Douăzeci de copii de la patru neveste și trei concubine nu reprezintă ceva neobișnuit. Copiii proveniți din afara căsătoriei sau din violuri sunt acceptați cu fatalism și cu drepturi egale. Nunta constă în trecerea femeii la noua familie, cu tot cu copiii pe care îi are deja și nimeni nu întreabă cu cine sunt făcuți. Numărul mare de copii constituie un avantaj, fetele pot fi vândute în schimbul unei capre și a unui recipient cu alcool local, iar băieții muncesc la pescuit sau la vânătoare.



OBSERVATOR ONU

Nevestele merg la cules sau la cultivarea pământului, se bucură de respect și de protecție. Meseria de soldat este o îndeletnicire de vază, războinicii fiind considerați superiori celorlalți bărbați.

Sunt foarte săraci, chiar și cei cu studii superioare, surprinzător de numeroși, onoarea este la mare cinste și toți doresc să trăiască civilizat. Bolomba Cite' are mai multe școli confesionale și chiar liceu, însă școlile sunt distruse, cursurile au fost întrerupte trei ani, manuale nu mai există, profesorii nu sunt plătiți din 1998, iar rechizitele constituie un mare lux.

Reconstrucția caselor a fost sumară, poporul pregătindu-se să fugă din nou. Multe familii sunt destrămate, nu se mai știe nimic de cei pierduți, iar observatorii ONU care pleacă la recuperare, în patrulare sau în alte misiuni, distribuie scrisori, caută dispăruți și contribuie la restabilirea legăturilor. Locuitorii sunt oameni ca toți oamenii, revederile sunt la

fel de emoționante, iar dramele zilnice la fel de dure-roase. Toți sunt sătui de război, vor să trăiască omenește, însă sunt pesimisti și nu întrevăd un final mai bun. Boala șefiei este o adevărată catastrofă, sunt mulți care vor să comande și întotdeauna cineva se revoltă.



Copii fericiti. Bolomba (iunie 2001)

Poligamia este privită ca o formă de protecție socială, deși sunt creștini, raportul între femei și bărbați fiind de 7 la 1. Numărul de neveste depinde de statutul social, cei mai nobili având sarcini mai mari. Douăzeci de copii de la patru neveste și trei concubine nu reprezintă ceva neobișnuit.

Pe un teren viran o droaie de copii încing o partidă de fotbal cu o minge din ierburi învelite în frunze, legate cu fășii de liane. La suturile în aut nimeni nu se duce după mingea. Fac la repezeală alta. În spatele porții, improvizate cu bețe de bambus, terenul este minat.

Verisoarele



RELATIILE PUBLICE ÎN ACTUALITATE

Maior Costel SUSANU

Cursanții grupei BR-01 ai Cursului postuniversitar de perfecționare în conducerea activității de comunicare și relații publice, organizat de Colegiul de Comandă și Stat Major din cadrul Academiei de Înalte Studii Militare, au desfășurat timp de cinci zile, în luna ianuarie, studii de documentare și exerciții de specialitate în garnizoane din zona de operații Dobrogea.

Activitatea a fost condusă de către maiorul lect.univ.dr. **Ioan Deac**, iar obiectivul acesteia a

vizat completarea, aprofundarea, concretizarea și exersarea pregătirii științifice de specialitate însușite prin parcurgerea tematicii din domeniul comunicării și relațiilor publice specifice organizațiilor militare.

Cursanții au exersat tehnicele și procedeele de lucru în relații publice precum și cele referitoare la metodologia planificării activităților de comunicare internă în organizația militară, cele referitoare la optimizarea fluxului de informații între unități sau între acestea și comunitățile locale.

O atenție specială s-a acordat comunicării dintre organizațiile militare și mass-media locale. S-a urmărit exersarea tehnicilor și procedeeelor de comunicare prin mass-media electronice, în presa scrisă, radio și de televiziune.

În acest sens, cursanții au fost *încadrați* în Grupul Mass-Media al Forțelor Navale și au primit sarcini de întocmire a produselor mediatice specifice. Vă prezentăm în continuare materialele realizate de către cursanții repartizați pentru presa scrisă.



MARINARII LA POSTURI

Căpitán Lilian ZAMFIROIU

A scris despre Forțele Navale Române din postura unui militar, neinițiat însă în tainele marinăriei, este un demers dificil. Totuși, mă îndeamnă să încerc oportunitatea oferită de vizita efectuată în Dana 0 a Portului Constanța, împreună cu colegii cursanți de la Comunicare și Relații Publice din cadrul Academiei de Înalte Studii Militare.

Această vizită se desfășoară într-o autentică zi de iarnă, pe un ger de „crapă pietrele”. Cel mai mare dușman al nostru însă este vântul, acesta pătrunzându-ne până în măduva oaselor.

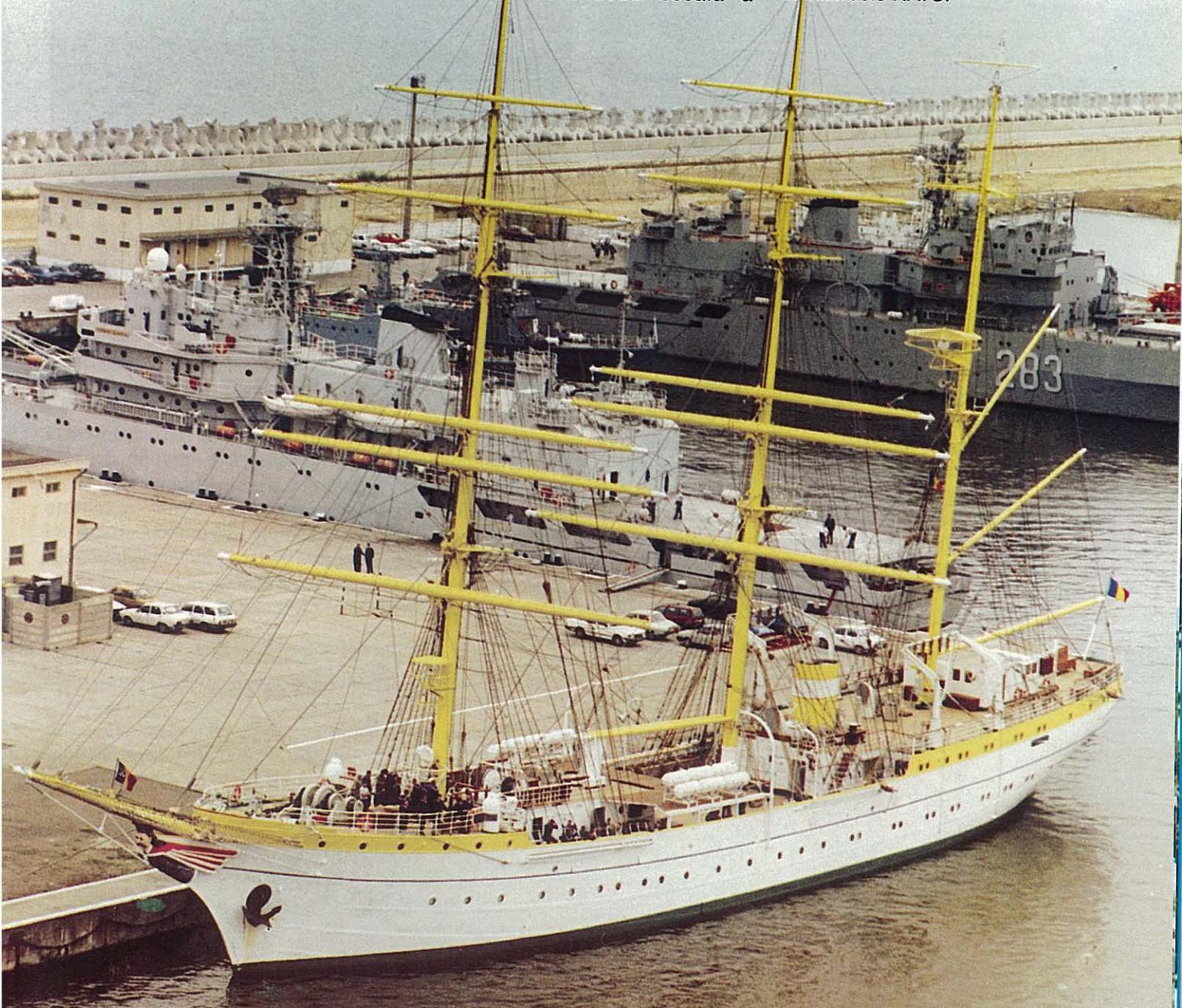
Prima impresie pe care am încercat-o, trecând punctul de control care delimită zona militară de cea civilă, a fost aceea de ordine. Toate navele militare ancorate în port erau „la linie”.

Am ajuns, aşadar, la unitatea de nave minare-deminare (puitoare de mine și dragoare maritime). Primul obiectiv vizitat – pitorul de mine 274. Cei mai mulți dintre noi păseam pentru prima dată pe o navă militară. Din tonul convorbirilor cu membrii echipajului s-a detașat optimismul și sentimentul datoriei împlinite, exemplificat prin participarea la diferite misiuni împreună cu parteneri din țările riverane Mării Negre.

Cea de-a doua escală a

periplului grupului nostru a fost la nava școală „MIRCEA”. Surpriza a fost de proporții. Nava s-a prezentat maiestuos în fața noastră, iar în urma vizitei concluzia a fost foarte clară: „MIRCEA” își merită cu prisosință denumirea de „bijuterie” a Forțelor Navale Române.

Desigur, cel mai spectaculos moment al vizitei noastre l-a constituit urcarea la bordul navei amiral a Forțelor Navale, fregata „MĂRĂŞEŞTI”. Având acum și un sistem performant de comunicații, putem afirma că fregata „MĂRĂŞEŞTI” reprezintă o componentă importantă a Forțelor Navale Române și că, împreună cu cele două fregate ce urmează a fi achiziționate din Marea Britanie, vor constitui o forță credibilă și perfect compatibilă cu standardele NATO.



AVENTURĂ ÎN ISTORIA NAVIGAȚIEI

**Interviu cu
locotenent-comandorul Marian MOŞNEAGU,
directorul Muzeului Marinei Române**

Prezența unitară a marinei militare și a celei comerciale în Muzeul Marinei Române conferă acestuia statutul de unicat între muzeele țării. Evoluția navelelor - civile și militare - este reprezentată gradual, de la cea mai simplă barcă realizată dintr-un singur trunchi de copac (monoxila) până la navele moderne de astăzi. Ca reprezentant al Academiei de Înalte Studii Militare, mi-a fost oferită ocazia să-l interviewez pe locotenent-comandorul Marian MOŞNEAGU, directorul muzeului.

- Domnule locotenent-comandor, cui aparține ideea înființării muzeului și ce semnificație are acesta pentru marină?

- Ideea aparține marinarilor Ligii Navale Române și a fost amenajat, la început, în aer liber. Amenajarea actualului muzeu în clădirea fostei Școli Navale s-a hotărât de către fostul regim comunist (spun unii că au făcut ceva bun și comuniștili!). Clădirea fiind de patrimoniu au fost necesare studii pentru amenajarea circuitelor cu specific muzeal. Exponatele provin de la muzeul amenajat inițial la Mangalia, completate cu exponate provenite de la nave dezafectate, donații, prin contribuția Studioului de Arte Plastice al Armatei și a artiștilor locali, însuși amenajarea muzeului fiind o adeverărată operă de artă, inaugurarea având loc la 3 august 1969.

- Ce ați dorit să realizați în acest lăcaș de cultură și nu ați putut concretiza?

- Desigur, multe proiecte ar fi de realizat. Navele sunt personalizate atunci când sunt lansate la apă, au un nume, ca și oamenii, având o viață asemănătoare: 60-70-80-100 de ani. „Biografia” lor este interesantă pentru că în spatele navei este o viață întreagă, o poveste. Sunt nave, precum bricul MIRCEA, crucișatorul ELISABETA, distrugătoarele MĂRĂȘTI și MĂRĂȘEȘTI, care devin un interesant subiect de studiu pentru un specialist în istorie, de care te atașezi și



ești tentat în permanență să scocești prin arhive, să cauți tot ce s-a publicat în legătură cu ele. Pe de altă parte, armonizarea între obiectele originale, inedite, din patrimoniul muzeului și o manieră modernă de etalare este încă unul dintre obiectivele neconcretizate.

- În final vă rog să detaliați prin ce se mai distinge activitatea muzeului, în afară de prezentarea exponatelor?

- Muzeul nu este numai o expoziție ci și o ușă deschisă pentru a ghida vizitatorul. Pe lângă a întreține această expoziție, de la activitățile civice și până la serile muzeale și expozițiile tematice, conferințe itinerante și seminare naționale, toate înseamnă o permanentă preocupare pentru a pune în valoare pe de-o parte bogatul patrimoniu muzeistic și pe de altă parte cercetarea științifică.

Maior Carmen BARANGA

Marina militară pregătește scafandri civili

Centrul 39 Scafandri din Constanța, unitate etalon a Forțelor Navale Române, are o îndelungată și vastă experiență în pregătirea scafandrilor militari și civili. A participat, de asemenea, la montarea tuturor platformelor de foraj marin din Marea Neagră, precum și la multe alte activități subacvatice. Dotat cu echipamente și tehnologii la nivel I.S.O - 2000, cu un laborator de simulare și deservit de personal specializat, centrul este abilitat să ateste scafandri și să-i pregătească în efectuarea diferitelor activități subacvatice precum filmarea, fotografiera, sudura, tăierea etc. Fiind o instituție militară, facilitățile Centrului 39 Scafandri au fost cuprinse și în „Manualul de salvare”, publicație a forțelor NATO, la care România a fost invitată să adere.

Locotenent-colonel Nicu MANEA

Marina Română nr. 1 (92) 2003



Piloții de la Baza 57 Aeriană vor zbura din nou

Pe pista Bazei 57 Aeriană, din localitatea Mihail Kogălniceanu, se vor auzi, din nou, din această primăvară, motoarele de avion. Piloții MIG-urilor 29 vor face trecerea pe MIG - 21 Lancer, aeronave modernizate la fabrica Aerostar Bacău. Mulți dintre piloți sunt familiarizați cu avionul, având în vedere că au zburat cu varianta sa clasică, deci nu le va fi greu să se adapteze noului model.

Căpitan-comandorul Dan Buciuman, comandant de escadrilă, a făcut cunoscut faptul că piloți au început, pe 20 ianuarie, pregătirea teoretică cu instructori de la Bacău, cursuri care vor dura patru luni. Perioada de zbor va debuta efectiv cu șapte piloți care se vor antrena la bazele de la Fetești și Bacău (cinci și, respectiv, doi). După terminarea perioadei de pregătire ei vor deveni instructori pentru colegii lor de la Mihail Kogălniceanu.

„Pregătirea piloților este neapărat necesară, a apreciat căpitan-comandorul Dan Buciuman. Instruirea va fi progresivă, în final piloții urmând să facă exerciții acrobatică de mare complexitate și să execute misiuni dintre cele mai dificile.”

Din punct de vedere al compatibilității cu aeronavele NATO, MIG-urile 21 Lancer sunt adaptable la orice tip de misiuni. Totuși, după spusele comandantului escadrilei, acest tip de avion are limite constructive scăzute din punct de vedere al aerodinamicii, al motorului, autonomiei de zbor, distanței maxime și razei tactice de zbor. „Face multe, dar stă puțin în aer”, a fost concluzia.

Carmen CONSTANTIN



UNIFORME DIFERITE, PROBLEME COMUNE

Brigada 34 Mecanizată Teritorială „Vasile Lupu”, a primit, în ziua de 15 ianuarie a.c., vizita cursanților de la Academia de Înalte Studii Militare, specializarea relații publice.

În cadrul întâlnirii s-a discutat despre relația dintre personalul unității și mass-media precum și colaborarea cu alte categorii de forțe ale armatei.

Asemeni celor din Forțele Navale și cei din Forțele Terestre se confruntă cu aceeași problemă socială stringentă: o mare parte din cadrele militare locuiesc în cămine de garnizoană, cu chirie, sau, cei mai „norocoși”, cu părinții. Tot „norocoși” se pot considera și cei care locuiesc în căminele de garnizoană,

chiar dacă unele dintre ele arată ca la începutul secolului XX (vezi Mihail Kogălniceanu și Topraisar).

Iată, aşadar, o problemă comună care se regăsește în majoritatea

unităților militare și care trebuie abordată cu atenția cuvenită, deoarece poate duce la diminuarea semnificativă a randamentului profesional.

Irina CUCU





DE LA REPER DE NAVIGAȚIE LA MONUMENT ISTORIC **FARUL GENOVEZ**

Locotenent-comandor Marian MOŞNEAGU

Al doilea far de aterizare ca vechime de pe litoralul românesc al Mării Negre, după cel ridicat în anul 1856 la Sulina de Comisia Europeană a Dunării, a fost **farul vechi Constanța**, construit în anul 1860 de către compania engleză care a amenajat portul și a construit calea ferată Constanța-Cernavodă. „Pe stâncă din colțul SE- menționează colonelul Ionescu Dobrogeanu în monografia „Tomii-Constanța” – Compania Engleză Danube and Black Sea Railway Co. Limited, condusă de John Trevor Barklay, ridică în 1860 un far pentru orientarea vapoarelor noaptea. Se repară, se mărește și se adâncește vechiul port Genovez.” Lucrările de construcție au fost conduse de Artin Aslan. Anul construcției este vizibil și astăzi, fiind săpat în piatră deasupra ușii. Farul este construit din calcar fosilifer, are o înălțime de 8 metri și are coordonatele $44^{\circ}10'31''$ N și $28^{\circ}41'$ E. Are baza în formă de pătrat cu latura de 3,25 metri, iar de la înălțimea de 5 metri are formă octogonală. Partea superioară este o cupolă metalică, tot de formă octogonală, prevăzută pe fiecare latură cu sticlă groasă, existentă încă de la începutul celui de-al doilea război mondial. Spațiul interior, de formă cilindrică, este prevăzut cu o scară spiralată cu trepte de piatră. Farul era luminat inițial cu ajutorul

unei felinar cu ulei a căruia lumină nu era vizibilă decât circa 2,5 Mm, nefind prevăzut cu lentile.

Lângă far există și astăzi o clădire care a servit ca adăpost pentru gardienii farului, deoarece farul a funcționat cu lămpi cu ulei, și ulterior cu petrol, care trebuiau supravegheata și realimentate. Terenul a fost în proprietatea Serviciului Maritim Român, clădirea fiind pusă o perioadă la dispoziția Yacht Clubului Regal Român. Cunoscut și sub denumirea de **Farul genovez**, acesta a funcționat până în luna decembrie 1913.

În anul 1938 s-a pus problema repunerii sale în funcțiune, necesitatea existenței unui far de aterizare fiind una din prioritățile momentului pentru siguranța navegației. Farul Carol I situat pe capul digului era situat prea jos, astfel încât lumina lui se distingea cu greu printre luminile orașului și ale portului. Focarul farului vechi fiind situat la cota + 21,45 metri față de nivelul mării și având o bătaie de 14 Mm, acesta se preta bine unei astfel de destinații, lumina sa dominând feeria nocturnă a orașului.

Comandamentul Marinei Regale susținea amenajarea farului vechi ca *far de aterizare*, cu o lumină albă - cu eclipsă, vizibilă până la 20 Mm, având sectoare obscure și spre zonele periculoase Agigea și Singol marcate prin geamanduri. Sectorul obscur de la Nord (Singol) trebuia să rămână cel vechi.

Pentru o bătaie de 20 Mm era necesară disponerea focarului luminos la o înălțime de 55 metri deasupra mării. În aceste condiții, Direcția Porturilor Maritime și Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă au fost de acord cu utilizarea acestuia ca far secundar, faruri de aterizare rămânând pe mai departe Tuzla și Midia.

În perioada interbelică, Serviciul Arhitecturii din cadrul Primăriei Constanța avansase Comandamentului Marinei Regale un proiect care viza „transformarea vechiului far de lângă Hotel Carol într-un monument al eroilor marinari”, nefinalizat însă din cauza izbucnirii celui de-al doilea război mondial.

Prin adresa nr. 687 din 24 aprilie 1942, Alexandru Lapedatu, președintele Comisiei Monumentelor Istorice din cadrul Ministerului Culturii Naționale și al Cultelor, solicita Direcției Portului Constanța „informații asupra vechimii și istoricului vechiului far din Constanța în vederea clasării lui ca monument istoric și înscriererea în inventarul general al monumentelor istorice”. Ca urmare, într-un *Memoriu relativ la conservarea monumentelor de piatră de talie și a construcțiilor caracteristice din cuprinsul municipiului Constanța*, alături de vechea geamie de lângă gară și alte câteva construcții, cum era casa din vecinătatea laturii Nord a Palatului episcopal, arhitectul Horia Teodoru propunea ca vechiul far și clădirea de lângă el să fie conservate în cele mai bune condiții.

În anul 1948 farul vechi al Constanței a fost restaurat, iar în anul 1955 a fost declarat monument istoric.

În perioada 1972-1983, clădirea farului a adăpostit Muzeul Mării, organizat pe trei săli: prima, de paleontologie, evocând evoluția țărmului dobrogean; a doua, rezervată spațiului mediteranean și ultima, destinată mediului oceanic. Deși de două decenii această instituție a fost desființată, o parte din exponate regăsindu-se astăzi în expoziția tematică „Din frumusețile și bogățiile Oceanului Planetar”, organizată în cadrul Complexului Muzeal de Științe ale Naturii Constanța, muzeul continuă să fie prezentat ca funcțional, în vechea locație, în multe dintre encyclopediile muzeale, ghidurile și materialele promotionale editate după 1989.

Împreună cu imponanta clădire a fostului hotel „Carol I”, care între anii 1982 – 1985 și 1990-2002 a fost sediul Comandamentului Marinei Militare, respectiv al Statului Major al Forțelor Navale, **Farul genovez** formează un pitoresc ansamblu monumental pe faleza Cazinoului, emblematic pentru orașul-port Constanța. ■



RELATIE COMPUTERIZATA

CLIENTUL: Acum un an am schimbat versiunea Logodnica 7.0 cu Nevasta 1.0 și am observat că programul a lansat o opțiune subtită Bebelus1.0 care ocupă mult spațiu pe hard. În instrucțiuni nu era nimic menționat. Pe de altă parte, Nevasta 1.0 se autoinstalează în toate celelalte programe și se lansează automat când deschid altă aplicație, împiedicându-i execuția. Aplicații ca Bere-între-prietenii 10.3, Duminica-la-fotbal 5.0 nu mai funcționează. Uneori apare un virus - Soacra 1.0, care blochează sistemul sau face ca Nevasta 1.0 să se comporte total haotic. Nu reușesc să dezinstalez acest program și devine insuportabil mai ales când încerc să lansez aplicația Duminica-de-dragoste 3.0. Se pare că și alte fișiere sunt virusate.

De ex.: c:/Sex_oral_sambata_dimineata.exe nu mai funcționează deloc. Am vrut să revin la programul anterior Logodnica 7.0, dar procesul de dezinstalare al programului actual, Nevasta 1.0 mi se pare complicat, iar riscurile pentru sistem sunt mari mai ales pentru Bebelus 1.0 care chiar îmi place. Mă puteți ajuta? Un utilizator disperat.

RĂSPUNS: Dragă client, nemulțumirea Dvs. este frecventă printre utilizatori, dar ea se datorează unei greșeli primare de concepție: Mulți utilizatori trec de la orice versiune Logodnica X.0 la Nevasta 1.0 cu speranță falsă că Nevasta 1.0 nu e decât un program de divertisment și utilități. Dar e vorba de mult mai mult: Nevasta 1.0 e un Operating System complet creat ca să controleze toate aplicațiile Dvs. E aproape imposibil să dezinstalați Nevasta 1.0 și să reveniți la Logodnica X.0 întrucât există sisteme virusate care fac ca și acesta să se comporte precum Nevasta 1.0, deci nu aveți nimic de câștigat. Aceeași problemă și cu Soacra X.0. Acesta e un program mai vechi din care derivă Nevasta 1.0 și comportă multe probleme de compatibilitate. Cu puțin noroc, sfârșește prin a fi victimă unui virus și dispără în câțiva ani. Unii utilizatori au încercat să formateze tot modulul și să instaleze programul lubita+Nevasta 2.0, dar asta le-a creat și mai mari probleme (a se citi notița de prevenire Pensie alimentară și Custodia copiilor). Dacă instalați lubita 8.0 nu încercați să treceți la Nevasta 2.0 pentru că problemele vor fi chiar mai mari decât cele cu Nevasta 1.0. Chiar dacă există și versiuni Nevasta 3.0 și Nevasta 4.0, acestea sunt rezervate specialiștilor și având un preț ridicat nu le recomandăm. Dacă sistemul cade, vă recomandăm Celibat 1.0, dar ideal e să păstrați Nevasta 1.0 și să învățați programul căt mai bine posibil întrucât e foarte sensibil la anumite comenzi și reacționează rău la erori de instalare. Așadar, orice eroare apărută va fi considerată ca provenind din partea Dvs. și trebuie să vi-o asumați. Vă sfătuim să activați aplicațiile C:/Scuze.exe. Evitați utilizarea tastelor ESC și SUPPR care necesită ulterior C:/Scuze.exe/flori. Pentru o mai bună utilizare, vă sfătuim să cumparați și pack-ul Bijuterii 3.0, Vacante 5.1. Opțiunile Da_draga_mei 2.7 și Ai_dreptate_iubire 4.5 sunt indispensabile. Nu instalați sub nici o formă Secretara_blonda_în_fusta_mini 2.0, O_prietena 3.1. Aceste programe sunt incompatibile cu Nevasta 1.0 și pot distruge sistemul. Funcția c:/Sex_oral_sambata_dimineata.exe se va activa odată cu c:/Colier_cu_diamante.exe.



Având în vedere faptul că o mare parte din personalul Forțelor Navale folosește cardurile bancare, au fost elaborate următoarele instrucțiuni de utilizare:

PROCEDURA pentru BĂRBATI:

1. Oprire în dreptul bancomatului
2. Coborârea geamului
3. Introducerea cartelei și tastarea codului PIN
4. Introducerea sumei dorite
5. Scoaterea cardului și a banilor
6. Ridicarea geamului
7. Plecarea.



PROCEDURA pentru FEMEI:

1. Oprirea după bancomat
2. Parcugerea în marșarieră a distanței necesare până în dreptul bancomatului
3. Repornirea motorului înecat
4. Coborârea geamului
5. Găsirea poșetei, golirea acesteia pe scaunul pasagerului, pentru a localiza cardul
6. Găsirea gentii de machiaj și verificarea machiajului în plafonieră
7. Încercarea introducerii cardului
8. Deschiderea portierei pentru accesul mai facil la bancomat, dată fiind distanța prea mare până la acesta
9. Introducerea cardului
10. Introducerea cardului în poziția corectă
11. Reintrare în mașină și căutare jurnal care are codul PIN scris pe coperta interioară
12. Introducerea codului PIN
13. Apăsarea "Cancel" și reintroducerea codului PIN
14. Introducerea sumei dorite
15. Reverificarea machiajului în oglinda retrovizoare
16. Scoaterea banilor
17. Golirea poșetei, din nou, pentru găsirea portofelului și introducerea banilor în portofel
18. Reverificarea machiajului
19. Parcugerea a câțiva metri
20. Reîntoarcerea la bancomat
21. Recuperarea cardului
22. Regolirea poșetei, găsirea portofelului, punerea cardului în locașul lui
23. Reverificarea machiajului
24. Repornirea motorului care s-a înecat și demarare
25. Conducerea a 6 până la 8 km
26. Eliberarea frânei de mână.

(www.HaHa.ro)



CARTUL LIBER

MARITIMĂ

ORIZONTAL: 1. Marinari tineri – „Organizația Internațională a Vinului” (siglă). 2. Tria! – Susțin velele unei corăbii. 3. Întinsă ca marea – Oază în Kuweit. 4. Siaje – Oase la bazin. 5. Omenești – Înreg. 6. Din nou – A se pleca într-o parte (ca o navă pe valuri mari). 7. Conjuncție – Cheu în dreapta! 8. Indicator la bord – Nimb. 9. Constanța, Agigea, Mangalia (pl.) – Vin în picaj, pe calea undelor. 10. Râu în Munții Apuseni – Veșnic. 11. Ploaie scurtă (reg.) – A ajunge o... epavă.

VERTICAL: 1. Puncte de întoarcere a valurilor mării – Cărăuș al apei, din trecut. 2. „Curs de apă” în toponimia celtică – Fixeză nava pe loc, în timpul furtunii. 3. Limanuri – Ued în Algeria. 4. Dulceată – Ambarcație cu un singur catarg, cu bompres, pentru croazieră. 5. În focar! – A usturoia – În husă! 6. Inel de lanț – Afluent al Dunării – În port! 7. Locuiesc în „cizmă” (adj. fem.) – Pseudonim al lui Ion Vinea. 8. Cai de mare – A apuca – Tăia la catarg! 9. Pavoazați – Canal de... lapte. 10. În bigă! – Sunt în opozitie. 11. Star... pe mare – „Maina”, în sfârșit!

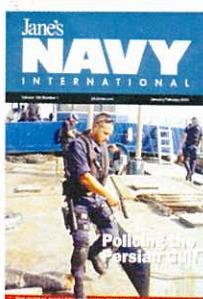
Pe diagonală, de sus în jos, de la stânga la dreapta, veți afla marea noastră.

DICȚIONAR: AAA, ATN, RAUR, AAAR, RIU, AII, INN, IEV.

Ion BRINDEA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1								■			
2				■							
3					■						■
4					■						
5	■								■		
6				■							
7	■					■			■		■
8		■			■		■				
9								■			
10						■					
11					■						

SEMNAL



Jane's Navy International (ianuarie-februarie 2003). Din sumar: O nouă vedetă purtătoare de rachete a fost lansată pentru marina militară a Greciei • Dragor norvegian scufundat în urma unui incendiu • Exercițiu OPEN SPIRIT 2002 • **Embarcoul maritim din zona Orientului Mijlociu își menține presiunea** (dosar) • Vosper Thornycroft și Elefsis vor proiecta și construi o nouă corvetă pentru marina militară a Greciei. (B.D.)



Revista General de Marina (decembrie 2002). Din sumar: • **Un program european de 11 fregate** (o complexă analiză comparativă – proiecte, structură, formă, construcție, sisteme de luptă, costuri, logistică și menenanță, evoluție tehnologică – între programele europene de construcție a fregatelor LCF Zeven Provincien (Olanda), F 124 Sachsen (Germania) și F 100 Alvaro de Bazan (Spania) • Euronaval 2002 • Marea în filatelia: Preussen: omagiu unui mare velier • La rubrica Revistas este semnalată noua revistă spaniolă **War Heat International**

(numărul 3, noiembrie 2002, 66 pagini, 5 euro) rodul inițiatiei a trei experti în domeniul apărării și forțelor armate: Fernando Cuen, Julio Maiz și Rodrigo Rodriguez. Ne amintim că primii doi au fost și oaspetii revistei noastre în vizita de documentare pe care au făcut-o în România anul trecut, înainte de lansarea revistei. Probabil că unul din rezultatele acelei vizite este și articolul „Navegando con la Flota del Danubio, sobre una agrupación de la Marina rumana” (probabil se referă la Flotila de Dunăre). Cum revista nu a ajuns pe la noi, nu vă putem spune și ce conține. (B.D.)

MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

Acum 10 ani (nr.18, ianuarie-februarie 1993). Un număr bogat în reportaje, fie cu tematică militară, „Furtuna” (despre ieșirea navei „Emil Racoviță” la platformele marine pe o mare de gradul cinci), fie cu tematică „civilă” - „Tragicul accident al călătorilor clandestini” la rubrica „Marea crudă”, frumoase pagini despre marinari semnatе de fostul secretar de redacție, Costin Constandache. Continua rubrica „Nume de eroi înscrise pe bordajul navelor” – Căpitan Mihail Romano (rubrică care, actualizată și largită, urmează a fi reluată în viitor).



Acum 5 ani (nr.51, ianuarie-februarie 1998). Anunțam cititorii despre participarea distrugătorului (pe atunci) „Mărășești” la STRONG RESOLVE 98 și despre ceea ce se întâmplase la PHIBLEX RO-97. „Albatrosul” încă nu-și găsise drumul spre mările lumii (chiar dacă figura în această postură pe coperta IV), la rubrica „Profesiunea mea – cultura” apărea locotenent-comandorul (la vremea aceea) Dorin Mara (unul dintre seriosii și talentați colaboratori de azi ai revistei), iar la „File de istorie” citeam despre „Ofițeri de marină străini – cavaleri ai Ordinului „Mihai Viteazu”. (B.D.)



