



# Fregata REGELE FERDINAND a intrat în serviciul Forțelor Navale Române



# Marina Română

Revista Forțelor Navale Române

apare la două luni

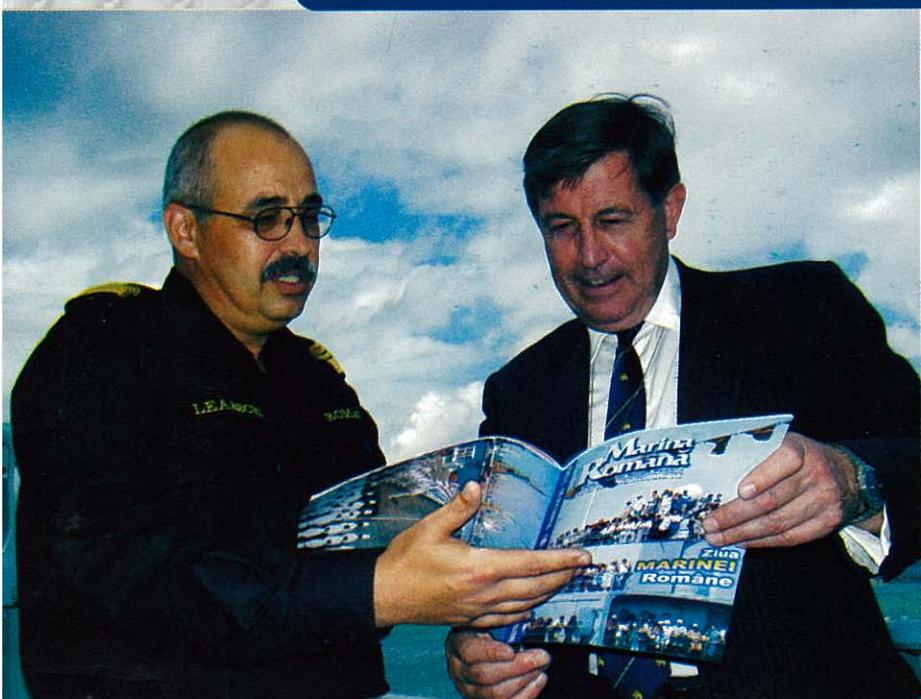
36 de pagini

37.000 lei

[www.fortele-navale.ro](http://www.fortele-navale.ro)

# Ochiul Flotei

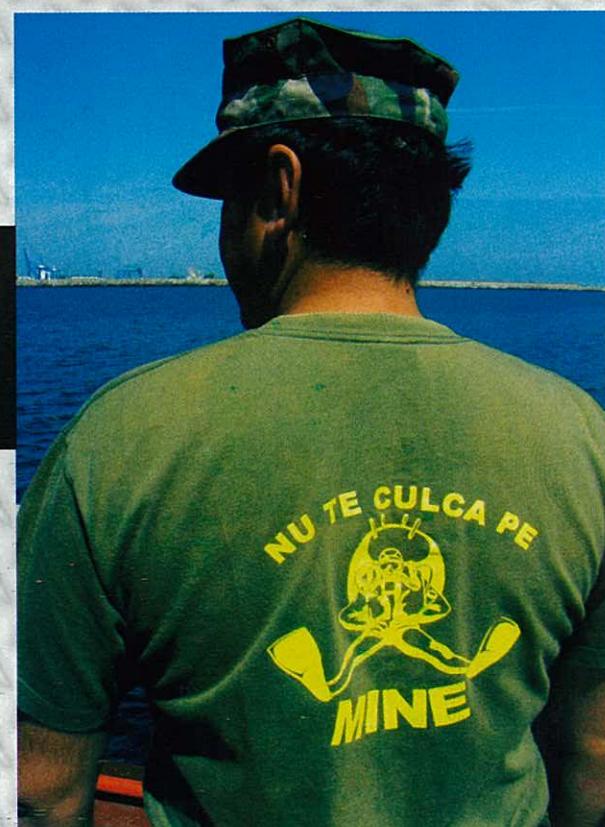
**Ochiul Flotei** va fi permanent **atent** la activitatea marinilor militari și vă va prezenta cele mai semnificative instantanee din **Forțele Navale**.



## Scafandrii EOD

25 august 2004. Deviza scafandrilor EOD - o glumă serioasă. MM I Valentin Cojocaru la exercițiul comun româno-turc.

(foto Ion Burghisan)



## Legătura cu „cel de sus“.

Fregata *Mărășești* la întoarcerea din misiunea primită cu ocazia Summit-ului NATO de la Istanbul. Pe puntea principală, comandorul Costel Tătaru, comandanțul navei, pe puntea superioară capelanul-șef al SMFN, preotul Dumitru Bostan.

(foto Ion Burghisan)





### Jurământ

25 septembrie 2004. Ceremonialul depunerii Jurământului de către elevii de anul I ai Școlii Militare de Maștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu“.

(foto Bogdan Dinu)



### Prima săptămână

5 octombrie 2004. Studenții anului I din Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ în prima săptămână de instrucție. Curățarea armamentului.

(foto Bogdan Dinu)



### Revedere

25 septembrie 2004, Portul Militar Constanța. Revenirea N.S. Mircea din marsul de instrucție. Bucuria revederii după aproape sase luni de zile.

(foto Ion Burghisan)

## GRUPUL MASS-MEDIA AL FORȚELOR NAVALE

### Redactor-șef:

Locotenent-comandor

Ion BURGHIŞAN

e-mail: ion.burghisan@fortele-navale.ro

## MARINA ROMÂNĂ

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

### Secretar de redacție:

Maior Costel SUSANU

e-mail: costel.susanu@fortele-navale.ro

### Redactor:

Bogdan DINU

e-mail: bogdan.dinu@fortele-navale.ro

### Traducere texte:

Locotenent-comandor

Tudorel SLĂVULETE

### ADRESA REDACȚIEI:

Hotelul Militar Constanța  
B-dul Mamaia nr. 92

0241 - 619 539 (redactor șef)  
0241 - 615 700 int. 172 (redacția)  
0241 - 619 539  
e-mail: marina\_romana@fortele-navale.ro

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

Editia s-a încheiat pe data de  
15 octombrie 2004

### 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.

ISSN: 1222-9423

B-00324

### 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: Mircea TUDOR

Anul XV Nr. 4 (101) 2004



Coperta I: 25 septembrie,  
la revenirea NS Mircea în  
Portul Constanța.  
(foto:Bogdan Dinu)



Coperta IV: Corveta  
CAm. Horia Macellariu la activarea  
BLACKSEAFOR 2004.

## SUMAR



### ȘTIRI DIN FLOTĂ

4



### INSTRUCTIE EUXIN 2004

5



### EVENIMENT

**Fregata Regele Ferdinand  
a Forțelor Navale Române**  
Cel mai nou „pământ românesc”  
s-a născut la Portsmouth, Marea  
Britanie

6

## AVENTURA TRANSATLANTICĂ

Nava-școală *Mircea* a revenit la Constanța

10



## INTERVIUL REVISTEI

**„Vom face învățământul de marină mai bun”**

Interviu cu domnul comandor prof.univ.dr.ing. Aurel Șerb, comandanțul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

20



## ALMA MATER

22

## IAHTING

Campionatul European  
Militar de Iahting 2004

23



## FOTOREPORTAJ

Misiuni de foc în condiții  
“fierbinți”

24



## COOPERARE REGIONALĂ

### BLACKSEAFOR 2004

România – generatoare de securitate regională

26



## Casa Regală și Marina Română

30

## ZI DE PIOASĂ ADUCERE AMINTE

Comemorarea căpitan-comandorului Alexandru Dumbravă și a contraamiralului Horia Macellariu

32



## AZIMUT CULTURAL

33

● Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ și-a deschis porțile, pe 9 octombrie, pentru a primi promoția anului 1974. În Aula Magna, la catedră s-au așezat rectorul de atunci, viceamiral (r) ing. Ilie Stefan, profesori militari și civili, iar în bânci au luat loc 24 din efectivul de 50 de absolvenți ai promoției.

Întâlnirea aniversară, desfășurată sub semnul camaraderiei, al bucuriei de a fi din nou împreună, a adus în actualitate amintiri ale cadetilor, tinerilor ofițeri, amiraliilor și ofițerilor superiori de astăzi. Ofițerii în activitate ai promoției sunt, conform catalogului strigat după 30 de ani: comandor lancu Bordeianu, șef secție cartografie la Direcția Hidrografică Maritimă, contraamiral de flotilă Ioan Costi, locuitorul șefului SMFN, contraamiral dr. Gheorghe Marin, șeful SMFN, comandor dr. Cornel Mihai, atașat



foto: Bogdan Dinu

militar la Ambasada României din Paris, comandor Gheorghe Motoacă, șef secție Învățământ și cercetare la Academia Navală, comandor Petre Nițu, ofițer de legătură la Comandamentul Northwood, Marea

Britanie, comandor Neculai Surlă, șef Doctrină și Instrucție la SMFN, comandor dr. Aurel Șerb, rectorul Academiei Navale, comandor Ioan Șuteu, comandanțul Bazei 2 Fluviale. (M.P.)



*foto: Ion Barbușan*

● Batalionul 110 Transmisiuni al Comandamentului Operațional Naval a desfășurat un exercițiu tactic de comandament pe hartă cu transmisiuni în perioada 13-15 septembrie. Pentru prima dată a fost instalată tabăra de corturi în cazarmă, dar într-o zonă izolată și în condiții identice cu cele din alte tabere anterioare. Diferența a constat în reducerea cheltuielilor cu 50% față de situații similare precedente care au impus aceeași desfășurare de forțe și tehnică. S-au simulaț căt mai multe din situațiile real posibile, s-a folosit muniție de manevră pentru realizarea atmosferei de conflict și, în aceste condiții, s-a reușit un transfer eficient de experiență atât la nivelul cadrelor cât și al militarilor angajați cu contract. (I.B.)

● Anual Forțele Navale Române aniversează, la 1 octombrie, Ziua Scafandrului. Centrul de Scafandi împlinește anul acesta 28 de ani, manifestările desfășurându-se sub semnul recordului mondial realizat de o echipă de scafandi militari la data de 9 octombrie 1984. Căpitan-locotenentul Daniel Munteanu, maistrul militar Valentin Nicola și salariații civili Gheorghe Oancea și Constantin Fântâna au reușit la acea dată performanța de a rezista la echivalentul unei adâncimi de 501 metri în camera hiperbar, a doua performanță în lume, în acest domeniu. Echipa performerilor a ales un mod special de a celebra reîntâlnirea cu scafandreria, cu marea, cu foștii camarazi, și cu tinerețea lor: atât șampania căt și tortul au fost „servite” simbolic sub ape. (C.B.)



foto: Ion Barbușan

# Instrucție

## EUXIN 2004

text și foto:

Maior Costel SUSANU

Comandamentul Operațional Naval a organizat și condus, în perioada 4-8 octombrie, aplicația EUXIN 2004. Tema acesteia s-a referit la pregătirea și ducerea acțiunilor militare pentru apărarea comunicațiilor fluviale și crearea condițiilor necesare forțelor NATO în vederea executării unei operațiuni de evacuare a necombatanților.



Este primul exercițiu de asemenea anvergură în care au fost implicate forțe din Comandamentul Operațional Naval, Flotila Fluvială, Batalionul de Infanterie Marină, subunități de geniu marină, NBC, transmisiuni și poliție militară.

Toate activitățile au fost desfășurate pe baza unui scenariu fictiv care justifica aplicarea procedurilor militare specifice. Participanții au fost, în mare măsură, familiarizați cu acestea deoarece majoritatea aplicațiilor multinaționale organizate în programul Parteneriat pentru Pace au inclus evacuarea necombatanților dintr-o zonă de risc.

În teren, forțele au fost desfășurate la Mangalia și în zona Poligonului Babadag, unde Batalionul de Infanterie Marină a asigurat constituirea, funcționarea și paza centrului de control a evacuării. Au fost executate exerciții în condiții reale de respingere a unor atacuri asupra centrului de control, precum și de asigurare a cercetării în dispozitivul inamic.

Pe parcursul celor 5 zile, stafful de conducere al aplicației, coordonat de către comandantul Forțelor Operaționale și al Comandamentului Operațional Naval, contraamiral de flotilă Victor-Aurel Blideanu, a urmărit în special modul de îndeplinire a obiectivelor propuse. Acestea au vizat perfecționarea deprinderilor comandanților și statelor majore în conducerea forțelor



subordonate pe timpul pregătirii și ducerii acțiunilor militare precum și creșterea coeziunii și cooperării între structurile Forțelor Navale în vederea desfășurării operațiunii de evacuare a necombatanților.

Contraamiral de flotilă Victor-Aurel Blideanu:  
*„Aplicația a fost concepută în ideea faptului că, începând de anul viitor, vor trece în subordinea Comandamentului Operațional Naval forțele Fluturilor Fluviale și ale Batalionului de Infanterie Marină. Am vrut să anticipăm acest moment și consider că exercițiul a avut o bună valoare pentru noi, a fost bine organizat, iar lecțiile învățate ne vor fi utile pentru perfecționarea activității viitoare”.*

# Eveniment

Cel mai nou „pământ românesc”  
s-a născut la Portsmouth, Marea Britanie

## Fregata „Regele Ferdinand” a Forțelor Navale Române

text și foto  
Locotenent-comandor Ion BURGHIŞAN

*Fregata Regele Ferdinand este simbolul împlinirii dorințelor exprimate încă de la acceptarea, în 1994, a condiției de parteneri NATO. Ne-am obișnuit în toți acești ani cu forma, caracteristicile și performanțele fregatelor datorită exercițiilor multinaționale la care am luat parte. Fregatele se transformau, cu fiecare misiune desfășurată din dorință în necesitate. Începând cu 9 septembrie, fregata Regele Ferdinand a intrat în serviciu în cadrul Forțelor Navale Române.*



„Este un câștig pentru flota noastră, este un pas firesc înainte. Este elementul de care avem nevoie pentru a spori compatibilitatea noastră și în acest domeniu cu țările NATO.” Președintele României, Ion Iliescu

„Rolul României în cadrul Alianței va crește. Cu trei fregate, România intră în altă categorie de stat din punctul de vedere al Forțelor Navale.” Ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu

The newest „Romanian land”  
was born in Portsmouth, Great Britain

# „Regele Ferdinand” Frigate of the Romanian Naval Forces

Frigate *Regele Ferdinand* is the symbol of all come true wishes having expressed since the acceptation of the condition of NATO partners in 1994. In all these years we were used to the shape, technical features, nautical and combat performances of the frigates on account of the multinational exercises we have taken part in. The frigates transformed from wish into necessity by every conducted assignment. Starting with September 9th, *Regele Ferdinand* frigate has commissioned into the Romanian Naval Forces.

## Caracteristici tehnice

Echipajul este alcătuit din 203 membri:  
16 ofițeri, 76 maștri militari, 1 subofițer și 110 militari angajați cu contract.

### Caracteristici tehnico-tactice:

Lungime maximă 148,2 m

Lungime la linia de plutire 137,6 m

Lățime maximă 14,75 m

Deplasament plin 4800 tone

Pescăru maxim 4,679 m

Viteză maximă 28 Nd.

### Sisteme de armament:

Radar de supraveghere cu bătaie mare

Radare secundare 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

Director electrono-optic - 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 torpile de pe navă - STWS2

Sistem de comunicații ICS 3 - (Comunicații externe și interne)

Sisteme de navigație

Dotări pentru aviație (elicoptere)



## Ideea de fregate

În ianuarie 2003, la Bucureşti se semna acordul de achiziţie a două fregate tip 22, acord de tip "guvern la guvern" între Guvernul României şi Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord, derulat prin ministerialele apărării din cele două țări. Acordul prevede, pe lângă achiziţionarea celor două nave cu capabilităţi operaţionale semnificative şi complet interoperabile cu navele NATO, crearea

unui parteneriat de lungă durată între Marea Britanie şi România şi a unor relaţii industriale pe termen lung. La acea dată era semnalul clar al viitoarei acceptări a țării noastre în Alianţa Nord-Atlantică, al alinierii depline a standardelor de lucru necesare alcăturirii unor grupări de nave eterogene din punctul de vedere al țărilor participante, dar omogene din cel al capabilităţilor.

## Oglindire în apa istoriei

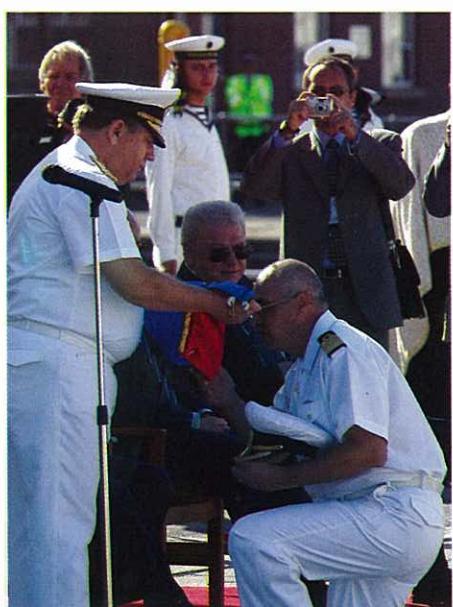
Numele celor două fregate, respectiv *Regele Ferdinand* şi *Regina Maria* sunt preluate, împreună cu tradiţia acumulată, de la distrugătoarele tip „R”, intrate în serviciul Marinei Române în 1931. Odată cu intrarea României în NATO, aceste nume vor aminti în permanenţă marinarii români de înfăptuirea României Mari şi totodată de patroaona lor spirituală, Sfânta Maria.

Fregata *Regele Ferdinand* a fost construită în perioada 1984-1986 şi a intrat în serviciul Marinei Regale Britanice sub numele de *Coventry*. După 20 de ani de activitate, împreună cu *London* (ce va fi predată Forţelor Navale Române în aprilie 2005), aceasta a coborât pentru ultima oară pavilionul britanic de la catarg şi a intrat într-un program de regenerare şi modernizare. În baza navală din Port-

smouth, cele două fregate și-au redobândit tinereţea de altădată, fiind aduse, împreună cu toată tehnica şi aparatura de la bord, la parametri optimi de funcţionare. Astăzi, fregata *Regele Ferdinand* poate atinge viteza de peste 28 de noduri (fapt demonstrat în timpul testelor de acceptanţă), graţie turbinelor cu gaze Rolls Royce (două Olympus TM3B şi două Tyne RMIC) cu care este dotată. Cei care sunt obişnuiţi cu viaţa pe mare, cu ceea ce poate o navă de 4800 de tone au fost mai mult decât încântaţi.

## Fregata românească *Regele Ferdinand* – 9 septembrie 2004

Ceremonia de comisionare a avut loc în portul britanic Portsmouth, în prezenţa Președintelui României, Ion Iliescu, a ministrului britanic pentru înzestrare din domeniul apărării, Lordul Bach de Lutterworth, a ministrului apărării naţionale al României, Ioan Mircea Paşcu, a şefului Statului Major General, general dr. Mihail Popescu, a altor înalte oficialităţi militare şi civile. În cadrul ceremonialului militar – fastuos pe măsura importanţei evenimentului – şeful Statului Major al Forţelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin a înmânat pavilionul





navei, devenit în egală măsură drapel de luptă, primului comandant al fregatei *Regele Ferdinand*, comandorul Sorin Learschi. După ceremonial, încă marcat de importanța misiunii pe care a preluat-o, acesta a dat curs liber gândurilor: „Este o onoare să fi reprezentantul unei Marine, al unei națiuni. De acum trebuie să dovedim că suntem capabili să exploatăm nava în siguranță.”

## O navă nouă, un echipaj nou

Echipajul navei a fost numit pe funcții începând cu 1 mai 2004. A urmat o

demarăt pregătirea pentru a putea lua în primire nava și a o putea exploata în bune condiții, la întreaga sa capacitate: cursuri, contactul direct cu nava, cu compartimentele, cu aparatura de la bord.

## Sub pavilion tricolor

Fregata a devenit, odată cu intrarea în componența Forțelor Navale Române, casa echipajului. Membrii săi și-au luat în primire spațiile de locuit și compartimentele în care muncesc și de care răspunde fiecare. Anterior, locurile de cazare au fost la bordul unei barje în imediata apropiere a navei, dar marinarii nu se simțeau „acasă”. Erau oaspeți. Acum, lucrurile s-au schimbat. Cabinele au prins viață, au fost personalizate. Chipurile celor dragi privesc acum, îngăduitoare parcă, de pe perete sau din rama de pe masă, la marinarii care uneori se dedică în totalitate muncii și uită de cei de acasă. Nu pentru mult timp însă. Am întâlnit marinari pentru care din noțiunea de „familie” lipsea ceva. Din momen-

tul plecării din țară și până acum (n.r. începutul lui septembrie, data realizării reportajului) trei familii ale membrilor echipajului își modificaseră efectivul control. Doi băieți și o fată. Căpitanul Radu Răileanu a avut parte, pe 15 august, de două surpize, două evenimente inedite: nașterea primului copil și participarea la evenimentele dedicate Zilei Marinei Române departe de țară. Depărtarea de

familie în aceste condiții devine un real sacrificiu. „Îmi este greu și sper să merită – ne mărturisea încrezător și conștient de hotărârea luată, căpitanul Răileanu. Sper să ajungem în siguranță acasă, dar mai ales să participăm în continuare la misiunile pentru care am fost pregătiți aici.”

## La Portsmouth, Ziua Marinei Române

Ziua Marinei a fost, pentru nucleul de spiritualitate marinărească aflat la mii de mile depărtare de țară, un eveniment însemnat. „A fost o mândrie pentru noi – declară comandantul secund, căpitan-comandorul Marian Săvulescu – dar mai ales ne-am simțit într-adevăr o familie, un echipaj. S-a dat citire Ordinului de Zi al ministrului apărării naționale al României și celui al șefului Statului Major al Forțelor Navale, apoi am încercat să facem totul aşa cum știm noi din țară. Bineînțeles la o scară adaptată posibilităților de aici. Am organizat concursuri sportive și marinărești la finalul cărora am simțit o reală creștere a coeziunii echipajului”. Această fărâmă de tradiție românească în țara cu una dintre cele mai bogate tradiții navale din lume ne-a confirmat că spiritul de castă al marinilor nu este o lozincă, ci o realitate.

După deplasarea în Marea Britanie, echipajul a început o perioadă intensivă de cursuri generale și de specialitate, fapt necesar pentru ca nava să poată fi luată în primire și exploată în bune condiții. Programul de pregătire este unul special, impus de o situație specială. Eforturile depuse de echipaj sunt mărite, atât ca volum cât și ca intensitate.

După comisionare, urmează o perioadă de pregătire la cheu sub îndrumarea specialiștilor englezi, iar apoi trei săptămâni de foc: pregătirea pe mare în zona Portsmouth – Portland. Comandantul navei, comandorul Sorin Learschi, este de părere că ultima etapă, cea de pregătire pe mare, va da cele mai consistente rezultate. „Vom urmări omogenizarea echipajului, testarea aparaturii și aplicarea noilor roluri pentru o exploatare eficientă a tuturor capacitaților navei. După această pregătire va urma evaluarea la celebra Școală de evaluare FOST a Marinei Regale Britanice pentru certificarea plecării în siguranță a navei spre țară. Cred că drumul spre casă nì se va părea mai lung. Abia aşteptăm să acostăm, cu nava în perfectă stare, la Constanța.”



pregătire centralizată în vederea deplasării în Marea Britanie, pregătire ce a cuprins cursuri de limbă engleză pentru toate categoriile de militari și o familiarizare sumară, din punct de vedere teoretic, cu ceea ce urma să întâlnească la bordul navei, în Portsmouth. Pe data de 7 iulie echipajul era în întregime în baza navală britanică unde, sub directa îndrumare a specialiștilor englezi, a

**Nava-școală Mircea a revenit la Constanța**

# AVVENTURA TRANSATLANTICĂ

Locotenent-colonel **Leonard MOCANU**  
Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

S-au adunat în cele cinci luni și jumătate mii și mii de fotografii, kilometri întregi de peliculă, impresii păstrate în cele mai diverse moduri. Vă propunem în paginile următoare un succint jurnal de bord al aventurii transatlantice în care *Mircea* a fost protagonist, pentru a doua oară în istoria de 65 de ani a navei.

Am primit cu bucurie și speranță vestea de a fi membru al echipajului Navei Școală *Mircea* în această minunată călătorie care s-a numit „Tall Ships Challenge 2004”. Am fost bucuros, pentru că mi-am dorit acest lucru, trecând, până la ignorare, peste puternicele sentimente care mă leagă de familie, de cei dragi, de viața mea calmă și liniștită. Am nutrit speranța că voi putea fi părtaş la una dintre cele mai faimoase aventuri pe care dragul și scumpul nostru *Mircea*

le are înscrise în impresionanta sa carte de vizită. Acum, undeva la porțile Egeei, pe drumul de întoarcere către casă, încerc să pun în balanță tot ce mi-a fost dat să trăiesc în aceste cinci luni și mă bucur din suflet de alegerea făcută și de șansa ce mi s-a oferit.

Pregătirea unei călătorii până în America și înapoi este ea însăși o aventură, izvorâtă în primul rând din ineditul situației. *Mircea* a mai ajuns odată acolo, în 1976, dar nimic nu se

mai compară cu acele timpuri. De aceea, toți pașii șovăielnici, toate poticnelile, toate noptile nedormite pot fi date uitării, pentru că tot ce s-a petrecut în această vară poate constitui, fără rezerve, o pagină de referință în istoria Forțelor Navale Române.

Am citit și am auzit spunându-se multe despre *Mircea*. S-au folosit cele mai diverse epitete, cele mai minunate metafore. Nava școală a României și echipajul ei au





Sailing ship „Mircea“  
has returned in Constanta

# The transatlantic ADVENTURE

There have been thousands and thousands of photographs, miles of camera films, impressions kept in the most diverse way within the five and half months the cruise of *Mircea* lasted. In the following pages we propose a brief logbook of the transatlantic adventure in which *Mircea* has been the protagonist for the second time in the 65 - year- history of the ship.

demonstrat în această vară că le merită pe toate. Se spune că este un excelent amfiteatru plutitor, iar faptul că la bord s-au ținut cursuri, s-au dat examene, confirmă această denumire. Nu îi este străin apelativul de „școală a bărbației și curajului, șlefuitor de caractere“. Toți cei care am trăit la bordu-i zilele de furtună violentă, căldura toridă, frustrările și servituitele unui voiaj de asemenea amploare putem confirma aceasta.

Peste toate acestea, *Mircea* este numit simbol și ambasador: simbolul Marinei Române și ambasadorul națiunii. Nenumăratele apeluri în radio, de pe nave sub cele mai diverse pavilioane, pe care ofiterii români de marină își câștigă existența, zecile de articole, reportaje și emisiuni care i s-au dedicat în porturile de escală, dar mai ales impresiile sincere și curate ale celor care i-au trecut schela vin să demonstreze acest lucru.



## Plecarea

Am pornit la drum într-o zi de luni, aprilie 19, conduși de o pleiadă de oficialități. Nu au lipsit președintele României, ministrul apărării, șefii Marinei Române, oficiali locali. Ceremonialul plecării a fost emoționant, pentru că, pe lângă toți cei enumerați, fiecare a lăsat pe cheu cel puțin un suflet drag, la care să se gândească, cel puțin un chip înlăcrimat, a cărui imagine a stâruit în inimă și devine, cu fiecare clipă ce trece, în perspectiva reîntoarcerii, tot mai stâruitoare.

Marea a dovedit că și merită numele și renumele de „neagră” încă de la început, fiind necruțătoare cu proaspetii marinari. Emoția plecării a contribuit și ea la starea de moment, astfel că prima noapte la bord

prima săptămână, unele frumoase și fericite, altele...

Pe 23 aprilie părintele Neculai Argatu a oficiat prima slujbă, celebrându-se cum se cuvine sărbătoarea Sfântului Mare Mucenic Gheorghe. La o săptămână de la plecare am înregistrat prima mie de mile parcurse, din lungul sir ale celor peste 16.000. A urmat prima furtună, pornită de undeva din nordul Mării Ionice, care a dorit să ne testeze răbdarea, puterea de a îndura capriciile naturii și știința de a le face față.

Joi 29 aprilie *Mircea* acosta pentru prima escală a acestei călătorii în portul sard Cagliari. Trecuse printr-o radă ticsită de nave militare ale NATO, care participau la un exercițiu comun și se odihnea, prova în provă, cu distrugătorul italian *Francisco Mimbelli*.

Escala a prins bine, ne-am bucurat de vreme frumoasă, de foarte mulți vizitatori și am fost părăși la un spectacol insolit pe 1 mai, atunci când locnicii au sărbătorit pe patronul spiritual și ocrotitorul insulei, San Efizio. Strada principală a orașului a fost o adevărată scenă pe care s-au perindat zeci de care alegorice, mii de oameni din toate localitățile Sardiniei, toți îmbrăcați în costume populare tradiționale. S-au presărat petale de trandafir, iar la ora prânzului statueta sfântului Efizio a fost scoasă din catedrală și plimbată pe străzile orașului.

Am părăsit Cagliari duminică, 2 mai, cu gândul la cei de acasă, care petrecuseră Sărbătoarea Muncii la iarbă verde, cu mici și bere. Ne-am revenit repepe, întrucât timp de patru zile aveam să îndură una dintre cele mai puternice furtuni pe care i-a fost dat lui *Mircea* să o întâlnească. Bazinul central-vestic al Mării Mediterane a fost bântuit de patru valuri successive de furtună, vânturile de vest stârnind valuri impresionante, cărora *Mircea* le-a făcut față gemând din toate niturile. A fost o experiență care avea să se dovedească unică, din punct de vedere al duratei și intensității fenomenelor naturii dezlașnuitite.

După ce am lăsat în urmă Strâmtoarea Gibraltar, am luat drumul sudului, către exoticele Insule Canare, ultimul „punct de control” înaintea tentativei de traversare a Oceanului At-



lantic, către Lumea Nouă. Las Palmas ne-a primit cu o temperatură plăcută, clima, plaja și condițiile meteo prilejuind multor membri ai echipajului prima baie în Atlantic. Aveam să împărtășim danele portului cu trei nave germane, care desfășurau activități de practică, având la bord cadeți ai Scolii Navale de la Murwich.

Întâmplător sau nu, aproape toate porturile de escală aveau să fie conectate la febra vreunui eveniment major, iar prezența noastră acolo nu făcea decât să accentueze intensitatea trăirii acestuia. Las Palmas a organizat ample festivități, culminând cu un foc de artificii, pentru a celebra prezența unui concetățean, ca reprezentant al Spaniei, pe scena festivalului Eurovision de la Istanbul.

Am părăsit acest oraș cald, la propriu și la figurat, îluând cu noi regretul că escala a durat foarte puțin. Văzându-le pe cele două tinere care, la plecarea navei plângăreau una în brațele celeilalte, înclin să cred că sentimentele locniciilor au fost la fel de puternice. Emoția despărțirii de un tărâm atât de ospitalier nu ne-a făcut să uităm că în acea zi, 17 mai, se împlineau 65 de ani de când „*Mircea*” intrase în serviciul Marinei Române.



a fost pentru mulți destul de neplăcută. Dar cum le șade bine unor bărbați adeverăți, răsăritul următor ne-a găsit pe toți cu un alt tonus. Trecerea prin Bosfor a adus cu ea șansa de a admira frumusețile istorice și contemporane ale Istanbulului. Au fost multe de văzut, dar imaginea care stăruie cel mai pregnant pe retină este aceea a crunetei și temutei închisori „Edi Kule”, plasată într-o mare de liliac înflorit.

Zi după zi milele s-au scurs, viața a căpătat o anume patină de rutină, oamenii au început să se cunoască, saluturile au devenit mai puțin ceremonioase dar dovedeau mai multă afectivitate. Premierele la bord s-au ținut lanț încă din

## Traversada

A urmat traversarea Atlanticului, etapă dificilă nu atât prin condițiile pe care le-am avut de îndurat, vremea fiind cu marinarii din țara Mioriței, cât prin acel „black-out” care a dominat în călătoria noastră peste meridian. Am simțit din plin ce înseamnă să trăim complet izolați de lume, fără nici un fel de informații, doar noi și oceanul. Singurele vietăți care s-au catadicsit să ne dea binețe au fost câțiva delfini și cașaloți, ca să nu mai vorbim de un rechin rătăcit



ce a avut neșansa să sfârșească în cărligul care l-a ademenit cu o bucată de carne, dovedind o dată în plus că lăcomia nu face bine, oriunde ar fi ea.

Pe toată durata traversadei antrenamentele pentru manevra velerelor s-au desfășurat într-un ritm alert, marinarii ajungând să-și cunoască foarte bine rolurile la întinderea și strânsul velaturii. La exact o lună de la plecarea din Constanța, pe 19 mai, *Mircea* se lăsa dus pentru prima dată pe ariile unei brize ușoare, cu toată velatura desfășurată. Din nefericire, vântul din belșug al Mediteranei a contrastat cu calmul cvasi-plat al Atlanticului, astfel că antrenamentele s-au desfășurat „la rece”, iar mașina a fost cea care a dus greul traversării.

Ziua de 30 mai a adus cu sine ceremonialul botezului marinăresc, act

tradicional, la care trebuie să se supună orice vasal al zeului Neptun. Moment de maximă destindere, ceremonialul a păstrat elementele tradiționale ale unui asemenea eveniment, îmbinate cu decență și eleganță caracteristice unei nave scoala.

Portul Hamilton din arhipelagul Bermudelor, loc geometric al atât temerii, a fost o gazdă nesperat de primitoare. În ciuda prețurilor enorme, comparativ cu alte porturi, Hamilton a rămas în sufletul celor de la bordul lui *Mircea* ca o oază de liniste și relaxare după încordarea și lipsa de informații de pe ocean. Ce avea să urmeze în cele aproape două luni, odată cu trecerea noastră prin cele șapte porturi americane și canadiene, ne va marca atât pe noi, cât și pe gazdele noastre, complet și vizibil surprinși de ceea ce românii au putut demonstra.

Bermuda a fost locul în care *Mircea* a împărțit aceeași dană cu nava soră *Sagres*, cu care se întâlnise în plin ocean. Curios lucru, *Sagres* a fost primul și apoi ultimul velier din clasa A pe care *Mircea* l-a întâlnit în lunga sa călătorie.

## Tall Ships Challenge

Orașul Charleston ne-a primit cu o ploaie adevarat tropicală, după ce cu două zile mai devreme admirasem răsăritul din mijlocul unei grupări navale americanocanadiene aflată în plin exercițiu. Am putut



vedea cu acel prilej decolarea și apunarea celebrelor „Tom-cat”-uri de pe un portavion al „Unchiului Sam”.

Charleston avea să fie începutul unei prestații de excepție, confirmată din plin în porturile următoare. Pe lângă marea de vizitatori, pe care i-a impresionat prin orice, de la ordine și curățenie la amabilitatea și ținuta impecabilă a echipajului, numele lui *Mircea* a fost frecvent rostit la toate manifestările și concursurile organizate. Marinarii români și-au dominat confrății din țări precum SUA, Mexic, Brazilia, Marea Britanie, Polonia, Canada sau Belgia la toate capitolele: fotbal, canotaj, volei, dar mai ales la bună dispoziție.



La plecare *Mircea* a participat la prima cursă de pe traseul acestui voiaj, între Charleston și Delaware Bay. Cursa în sine avea să aducă un rezultat foarte bun pentru navă și echipaj: locul al doilea la categoria „tineret”, dar cele mai importante câștiguri aveau să fie experiența de a participa la astfel de competiții și bucuria de a naviga cu vele.

A urmat Baltimore, oraș aflat la mică distanță de capitala Americii, Washington D.C., dar și de Annapolis, orașul în care se află Academia Navală a S.U.A. *Mircea* a acostat chiar în centrul orașului, iar gazdele

noastre au oferit șansa de a vizita aceste orașe unui număr important al membrilor echipajului. Din nou întreceri de fotbal și volei, din nou rezultate frumoase. Din nou cozi interminabile la schelă, uneori pe căldură toridă, alteori pe ploaie torențială.

Pe 4 iulie am trăit alături de americani festivitățile ocasionate de sărbătorirea Zilei Independenței, care au culminat seara cu un impresionant foc de artificii, a cărui „scenă”, un ponton, a fost ancorată la mai puțin de două sute de metri de noi.

Următoarea escală, Newport, a impresionat prin densitatea evenimentelor



din program, de la vizite, activități sportive și culturale, la parăzi și focuri de artificii. Mai multe grupuri de studenți și cadre au fost invitate pentru a petrece zile de week-end în mijlocul unor familii americane, la un picnic. Zilnic gazdele au organizat aşa numite „corturi ale ospitalității” unde echipajele navelor au servit micul dejun împreună, legând frumoase și, sperăm, trainice prietenii.

New London, portul de reședință al navei soră *Eagle* va rămâne în memoria multora pentru șansa de a fi putut vizita New York-ul. Orașul, deși nu foarte mare,

a fost o gazdă primitoare pentru toate echipajele, iar noi ne-am bucurat văzând că pe toate afișele care anunțau manifestarea trona poza lui *Mircea*.

Ne-am luat „rămas bun” de la Statele Unite și am pornit-o către Canada, participând la o nouă etapă a regatei. Din nefericire, vântul nefavorabil a dat peste cap socotellile participanților și ale organizatorilor, astfel că toate navele au fost obligate să apeleze la motor pentru a ajunge în timp util la Halifax.

Este greu de descris căldura cu care am fost întâmpinați, interesul cu care mass-

media canadiană ne-a înconjurat și clipele minunate pe care echipajul le-a trăit în acest port, capitala provinciei Nova Scoția. Comunitatea română din Halifax s-a implicat în a ne asigura o sedere cât mai plăcută, iar la plecare am trăit emoția despărțirii cu lacrimi în ochi.

Mircea și-a continuat periplul în micuțul port Arichat, inexistent pe multe hărți, chiar de specialitate. Nava noastră a fost invitată pentru a lua parte la festivitățile ocasionate de celebrarea a 400 de ani de la sosirea în Canada a primilor francezi, acadianii. Localitatea care numără aproximativ 800 de locuitori s-a dovedit extrem de ospitalieră, iar noi am petrecut momente foarte plăcute pe aceste meleaguri, impresionați de frumusețea peisajului și de armonia interetnică.



Sydney, oraș pe insula Cape Breton, Nova Scoția, avea să încheie periplul nostru nord-american. și aici am fost întâmpinați de membri ai comunității române, și aici am beneficiat de facilitățile puse la dispoziție de gazde, iar echipajul a trăit momente unice.



## Întoarcerea

A urmat o nouă traversare, mai la nord, dar pe aceleași coordonate sentimentale. Oceanul nu a fost prea agitat, dar nici extrem de gentil, o hulă lungă chinuindu-ne aproape tot drumul și făcându-ne adeseori să servim ciorba „din mână”. Am navigat cu ochii și urechile la programele meteo, pentru a evita din timp contactul cu vreunul dintre uraganele care au bântuit coastele americane, aflate în plin sezon de desfășurare.

Pe drumul de întoarcere către casă am sărbătorit, o nouă premieră, Ziua Marinei în mijlocul Oceanului Atlantic. A fost un moment emoționant, marcat de o slujbă religioasă și de aruncarea în ape a unei ancore de flori, în memoria tuturor marinilor români care și-au găsit sfârșitul departe de pământul pe care au crescut. A fost un moment emoționant, care ne-a prilejuit nostalgia anilor anterioiri, când sărbătoream ziua de 15 august alături de familii, cei mai mulți dintre noi aflați în

de siguranță drept coleg de bancă, pentru că *Mircea* naviga cu vele și orice modificare a direcției sau tăriei vântului trebuia imediat „amenințată”.

Escala în portul Brest avea să fie asemenea unui balsam, venit după o lungă convalescență. Implicarea atașatului Apărării la Paris, domnul comandor dr. Cornel Mihai, avea să se dovedească hotărâtoare pentru transformarea unei escale tehnice într-o vizită oficială, tratată ca atare atât de noi, cât și de gazdele franceze.

Au avut loc vizite ale unor obiective militare, s-au desfășurat competiții sportive între membrii echipajului și reprezentanți ai Arsenalului Naval sau ai Școlii Navale, dar cel mai mult a contat pentru toți regăsirea aceluia spirit „european” de care ne despărțisem cu trei luni și jumătate în urmă.

Străzile și parcurile orașului înfrățit cu Constanța s-au dovedit neîncăpătoare pentru marinarii lui *Mircea*, avizi să calce din nou pe pământ după „dansul”

obsedant din ultimele trei săptămâni. Din nefericire, Parisul s-a dovedit un vis irealizabil pentru mintile și mai ales buzunarele noastre, astfel că ne-am mulțumit cu a immortaliza cele mai reprezentative imagini ale frumosului oraș breton.

Cadiz, portul de reședință al velierului spaniol *Juan Sebastian de Elcano* respiră istorie, cultură și civilizație prin toți porii. Orașul, fondat de fenicieni cu 11 secole înainte de Hristos, este una dintre cele mai importante baze navale ale Spaniei, este leagănul unor celebre descoperiri geografice.

Peste tot vestigii istorice, armonios îmbinate cu realizări arhitecturale contemporane, te îndeamnă să le vizitezi. Si aici eforturile atașatului Apărării, colonelul Nicolae Bărbulescu, au făcut ca vizita să capete un caracter oficial. Au fost impresionante pentru

membrii echipajului vizitele în instituții precum Observatorul și Institutul Regal Naval, așezământ științific fondat la anul 1752, sau Panteonul Iluștrilor Marinari Spanioli, care găzduiește monumente dedicate tuturor celor care de-a lungul secolelor au adus glorie navală regatului iberic.

Am părăsit apele Atlanticului vineri, 10 septembrie, cu speranța că nu va trece decât un an până ce *Mircea* va reveni, iar a doua zi am întâlnit în Marea Alboran pe *Sagres*, care se întorcea de la Atena, unde participase la festivitățile ocasionate de desfășurarea Jocurilor Olimpice de Vară. A fost un moment emoționant pentru ambele echipașe, care și-au dat onorul la front, în timp ce navele se salutau cu pavilioanele.

Escala în Malta a făcut doar să se prelungească așteptarea cu două zile. Cei ale căror răbdări încă mai rezistau au bătut aleile și străzile atât de încărcate de istorie, au pozat și au filmat. Ceilalți și-au mistuit dorul de casă în lungi și istovitoare clipe de așteptare în tăcere la bord.



concediu sau vacanță.

Drumul de întoarcere a însemnat pentru studenți și elevi parcurserea examenelor din sesiunea de vară. Anul școlar a fost încă de la început astfel împărțit, încât în primul semestru, cel petrecut acasă, să se parcurgă în special disciplinele cu caracter preponderent teoretic, iar în cel de-al doilea – disciplinele cu pronunțat caracter practic-aplicativ.

Plecarea din Sydney a coincis cu „gongul” care marca debutul sesiunii de examene, astfel că, deși derulată la o latitudine destul de ridicată, traversada a fost fierbinte, mai ales la figurat. Studenții și elevii au înțeles repede că indulgența profesorilor era plecată „în deplasare”, astfel că s-au înțeles repede la treabă, iar rezultatele au venit să răsplătească strădaniile lor.

S-au susținut examene în ținuta de oraș, dar și în cea de instrucție, cu centurile



## Din nou acasă

Am părăsit Malta cu bucuria de a putea scurta cu o zi durata marșului planificat, întrucât din țară se obținuse aprobarea pentru sosire pe data de 25 septembrie. Ne-a trecut repede, pentru că Mediterana ne-a reamintit că ea face legea, întâmpinându-ne cu o hulă chinuitoare, care avea să cedeze abia două zile.

Clipele au trecut mai greu sau mai ușor, am ajuns în locuri pe care le văzusem în primăvară, împânzite de flori de liliac, și unde acum frunzele începeau să capete tente rugini. Egeea s-a dovedit blândă cu nerăbdarea noastră, iar strămtorile Turciei și Marea Marmara au trecut precum un vis.

Odată ieșiti din Bosfor, am pornit-o spre Constanța, întrebându-ne ce s-ar fi întâmplat dacă vântul tăricel, de peste 10 metri pe secundă ne-ar fi bătut din prova și nu dinapoia traversului.

Dimineața zilei de 25 septembrie a început pentru toți foarte devreme, când, pe la ora trei și jumătate, *Mircea* arunca ancora la doar câteva mile travers de Eforie. În depărtare se vedea luminile Constanței, care se pregătise să ne întâmpine cu emoție și bucurie.

Ultimele mile, ultimele ore înaintea revederii aveau să pară cele mai lungi și chinuitoare, iar

apoi, în jurul orei 12.30, comanda „Schimbați pavilioanele!”, venea să consfințească acostarea la cheul pe care *Mircea* îl părăsise cu cinci luni și mai bine în urmă.

Privirile tuturor căuta prin păienjenișul lacrimilor pe cei dragi, părtăși de la distanță ai acestei minunate aventuri pe care tocmai o încheiasem.

Pe schela lăsată la mal a pășit șeful Statului Major al Forțelor Navale, domnul contraamiral dr. Gheorghe Marin, iar prima remarcă a domniei sale la adresa studenților, cărora până nu demult le fusese rector, a fost: „*Ați plecat copii, v-ați întors bărbăți*”. Au urmat declarații de presă, lacrimi, îmbrățișări, potopuri de cuvinte izvorăte din dorința firească de a povesti totul dintr-o frază.

La 25 septembrie 2004 marșul de instrucție al navei școală *Mircea* peste Atlantic s-a încheiat, punând capăt unui episod de referință în istoria acestui

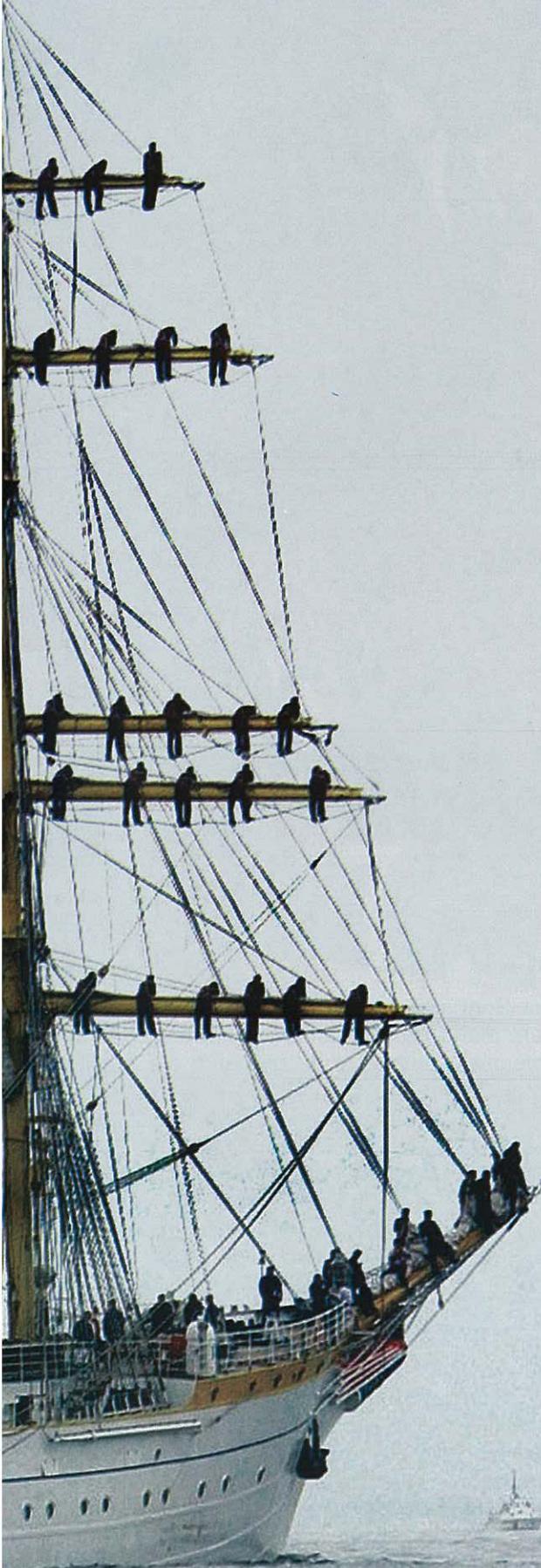
voievod al mărilor. Cei 185 de membri ai echipajului s-au înapoiaț în țară, mândri că prestația lor pe mări și oceane, în porturile de escală, a contribuit la creșterea prestigiului național, conștienți că acolo pe unde au trecut, oamenii vorbesc acum cu multă simpatie de România.

A fost greu, a fost frumos, a fost obosit. Aceasta este viața marinului, iar pentru noi, experiența trăită a constituit cea mai adeverată școală. Dilema unui membru al echipajului în fața camerei de luat vederi și a microfonului, la întrebarea dacă ar mai porni într-o asemenea călătorie spune totul despre acest drog: „*Nu știu, poate la anul...*”.

*Mircea* ne-a purtat pe ape, uneori calme, alteori învolturate, a fost permanent speranța noastră de a ajunge cu bine acasă și va rămâne în sufletele noastre drept un prieten de nădejde, care nu ne-a înșelat la greu și care merită respectul și prețuirea noastră. A tuturor.







# Marina Română

N.S. MIRCEA  
la competiția nautică  
Tall Ships Challenge 2004





# **„VOM FACE ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ MAI BUN”**

**Interviu cu domnul comandor prof.univ.dr.ing. Aurel Șerb,  
comandanțul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“**

- Domnule comandor, învățământul de marină, pentru toate categoriile de personal necesar Forțelor Navale, se desfășoară acum sub aceeași conducere, în mod unitar. Este un demers util, din punctul de vedere al eficienței?

- Într-adevăr, în acest moment, în structura Academiei Navale se află și Școala Militară de Maștri a Forțelor Navale, alături de Școala de Aplicație și Baza de Instrucție Navală. Acest pas era necesar deoarece urmărим, în primul rand, realizarea unei sincronizări a segmentelor de învățământ care aparțin fiecărei categorii de personal necesar Forțelor Navale. Vom obține, de asemenea, o delimitare clară a competențelor necesare ofițerilor, maștrilor militari și

militarilor angajați prin contract. Sunt convins că vom reuși o utilizare mai bună a resurselor umane și materiale. Având o bază comună a acestor resurse, ele vor fi folosite în funcție de necesități și de segmentul căreia îi este adresat. Într-o instituție cu o conducere unitară vom putea face o îmbinare coerentă între planurile de învățământ necesare fiecărei categorii de personal, astfel încât scopul final să fie atins.

Având aceste argumente, cred că decizia de unificare este justificată și ne va ajuta să facem un învățământ mai bun decât acum.

- Care sunt prioritățile conducerii Academiei Navale acum, la începutul unui nou an universitar?

- Prioritatea principală este

realizarea unei armonizări a planurilor de învățământ și între modalitățile specifice de pregătire ale Școlii de Aplicație, ale învățământului universitar pentru Marina Militară și Marina Civilă precum și cel specific maștrilor militari și militarilor angajați prin contract. În cadrul Academiei Navale a fost numit un locțitor pe probleme de învățământ care răspunde de coordonarea întregului proces de instruire pentru Școala de Aplicație, Școala Militară de Maștri și pentru pregătirea militarilor angajați prin contract.

Vom include, de asemenea, în planurile de învățământ conceptele și standardele NATO precum și temele necesare pentru exploatarea eficientă a tehnicii noi din dotarea Forțelor Navale. Aici ma refer, în special, la fregatele Tip 22.

- Nava-școală *Mircea* a revenit în țară, pe 25 septembrie, după un marș pe care nu ne ferim să-l numim istoric. Cum comentați acest eveniment?

- A fost realmente o bucurie să discut cu participanții la marș. Pentru fiecare dintre ei a fost o experiență benefică și inedită. Pentru procesul educațional a fost un câștig incontestabil. Pentru nava-școală *Mircea* a fost o confirmare a faptului că reparațiile au fost făcute temeinic, cu profesionalism iar echipajul este competent și poate face față cu succes unor misiuni atât de importante în care țara este reprezentată cu cinste.

- În perspectiva apropiată, există invitații pentru participarea navei-școală *Mircea* la alte activități similare?

- Avem mai multe invitații decât vom putea onora. Nu este încă definitivat un plan pentru următorul marș de instrucție pe care-l va executa nava-școală dar, cu siguranță, vă pot confirma că *Mircea* va avea anul viitor o nouă destinație, prilej pentru studenții și elevii noștri de a acumula noi experiențe utile în viitoarea lor carieră în Forțele Navale.

Maior Costel SUSANU  
foto: Bogdan DINU



Comandor prof.univ.dr. Aurel Șerb  
S-a născut pe 27 august 1951 în satul Belotint, comuna Conop, județul Arad

**Studii:** Institutul de Marină "Mircea cel Batrân", Constanța - Facultatea de Navigație (1970 - 1974); Institutul Politehnic București - Facultatea de Automatică și Calculatoare, direcția de specializare Calculatoare (1975 - 1980); Curs de limbă engleză (9 luni), în Academia Militară București (1984 - 1985); Stagiul de pregătire la doctorat și susținerea tezei de doctorat cu tema **CONTRIBUȚII ÎN DOMENIUL SISTEMELOR DE CALCUL TOLERANTE LA DEFECTĂRI** (1990 - 1996)

**Funcții îndeplinite:** Ofițer într-o mare unitate a Marinei Militare (1974 - 1975); Șef de laborator, asistent universitar, lector universitar, conferențiar universitar, profesor universitar, șef al catedrei de Informatică Militară și Matematică, din Academia Tehnică Militară (1980-2000); Decan al facultății de Comunicații, Sisteme Electronice și Informatică Militară, din Academia Tehnică Militară (2000-2004)

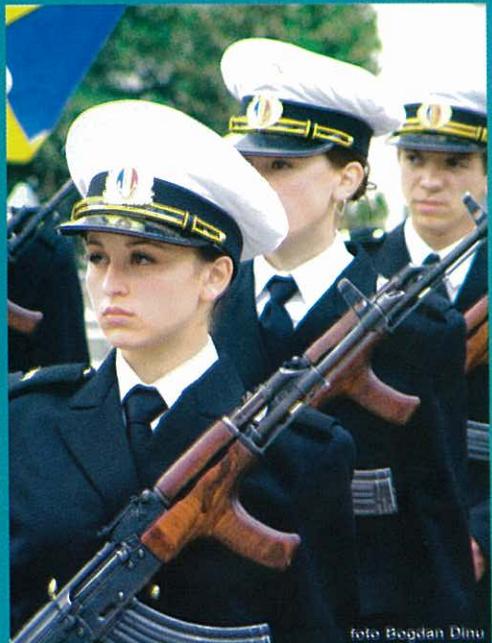
**Activitate științifică și tehnică:** 31 lucrări (studii, articole) publicate în țară sau străinătate; 42 lucrări științifice (comunicări, conferințe) prezentate la manifestări științifice în țară și străinătate (sesiuni de comunicări, conferințe, simpozioane); 4 monografii/tratate de specialitate și 5 manuale de specialitate pentru învățământul universitar de calculatoare; 44 de comunicări științifice prezentate la manifestări științifice în țară și străinătate (sesiuni de comunicări, conferințe, simpozioane); 7 proiecte de cercetare științifică, realizate pentru beneficiari din țară și străinătate; 4 lucrări certificate ca inovații.

● La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc, pe data de 1 octombrie, în prezența contraamiralului prof.univ.dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale și a directorului adjunct al Statului Major General, contraamiral de flotilă dr. Eugen Laurian, festivitatea de deschidere a anului universitar 2004-2005. Au participat reprezentanți ai instituțiilor statului și administrației locale, rectorii universităților constănțene, manageri ai unor companii de navegație și shipping. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pregătește în anul universitar 2004-2005 un număr de 1500 de studenți, la două specializări militare și cinci civile, în formele de învățământ de zi și cu frecvență redusă. (B.D.)



● Pe 15 septembrie, în prezența rectorului Academiei Navale, comandor prof.univ.dr.ing. Aurel Șerb și a altor oficialități militare, s-a deschis anul de învățământ la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. În premieră, la acest eveniment pe platoul central s-au aflat doar elevii de anul întâi, cei de anul doi fiind în drum spre țară la bordul navei-școală *Mircea*. Anul III... a devenit, după absolvirea promoției de anul trecut, doar pagină de istorie. „Bobocii”, 50 în total (dintre care 8 fete) sunt împărțiti în 5 specialități: artillerie navală și antiaeriană, arme sub apă, radiolocație navală, radio și observare-semnalizare, motoare și mașini navale. Anul de învățământ 2004-2005 va aduce noutăți și în ceea ce privește orientarea programelor către noile categorii de tehnică ce au intrat în dotarea Forțelor Navale Române odată cu comisionarea primei fregate de tip 22 *Regele Ferdinand*, dar și către alte tipuri ce ar putea fi exploatate în viitor de către actualii elevi. (I.B.)

● Pe data de 25 septembrie, aproape concomitent cu festivitatea sosirii N.S.*Mircea* în portul Constanța, la bordul căreia se găseau elevii de anul II ai Școlii Militare de Maiștri ai Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, la sediul acestei instituții de învățământ elevii de anul I au depus jurământul de credință față de țară. În prezența șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral dr. Gheorghe Marin, cei 50 de elevi, la numai o săptămână de la deschiderea anului de învățământ, au jurat credință în fața drapelului de luptă al unității. (B.D.)





# CAMPIONATUL EUROPEAN MILITAR DE IAHTING 2004

Locotenent-comandor  
**Marian TRAIAN**

Ediția 2004 a Campionatului Militar European de Iahting s-a desfășurat anul acesta în Polonia, în localitatea Węgorzewo, în perioada 5-12 septembrie. Au participat 29 de echipaje din 11 țări europene. România a fost reprezentată de o delegație formată din cinci persoane și condusă de maiorul Teodor Popa. Din partea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” au participat locotenent-comandorul Marian Traian și un echipaj format din Raul-Andi Maraloi (skiper) și aspiranții Marcel Cârnu și Mihai Radu (muși). Ambarcațiunile din clasa Fortuna 27 TS au fost puse la dispoziție de organizatori iar repartizarea acestora s-a făcut prin tragere la sorți. Concursul a constat în zece regate desfășurate pe lacul Świecajty (care face parte din zona Marilor

Lacuri din regiunea Mazuria, la 280 de kilometri de Varșovia).

În urma rezultatelor cumulate în cele 10 curse, desfășurate pe parcursul a patru zile, echipajul român s-a situat în clasamentul general pe locul 23 din cele 29 de echipaje participante. La Cupa Ministerului Apărării din Polonia, desfășurată pe lungă distanță, echipajul nostru s-a situat pe locul 10. Evoluția echipajului a fost ascendentă pe durata concursului, locurile ocupate de acesta fiind din ce în ce mai bune, pe măsura acumulării experienței, a acomodării cu condițiile de concurs. Obținerea unor rezultate superioare a fost grevată de imposibilitatea pregătirii pe o ambarcațiune din clasa similară celei de concurs. În condițiile mijloacelor avute la dispoziție, antrenamentele s-au desfășurat numai pe lacul Mamaia pe ambarcațiuni mici

și uzate, neputându-ne pregăti pe vânt mai tare de forță 2-3.

Evident, orice participare la o competiție de iahting, cu atât mai mult la una internațională, reprezintă o victorie, chiar dacă locul final din clasament nu este de natură să mulțumească pe nimeni. Oricum, după Livorno, aceasta este a doua participare a Academiei Navale la o competiție nautică internațională, în condiții de pregătire inadecvate. Este necesar să se permită participarea studenților la competiții nautice și chiar antrenamente organizate pe plan internațional pentru a căpăta mai multă experiență și pentru a obține rezultate mai bune. Apoi, dotarea cu ambarcațiuni din clasele mijlocii (J-24, Fortuna 27 TS) care să poată asigura antrenarea echipajelor în condiții apropiate celor din concurs precum și participarea la competițiile nautice, ar trebui să fie priorită.



**Concentrându-și acțiunile în timp scurt, marinarii au avut parte de**

# **Misiuni de foc în condiții “fierbinti”**

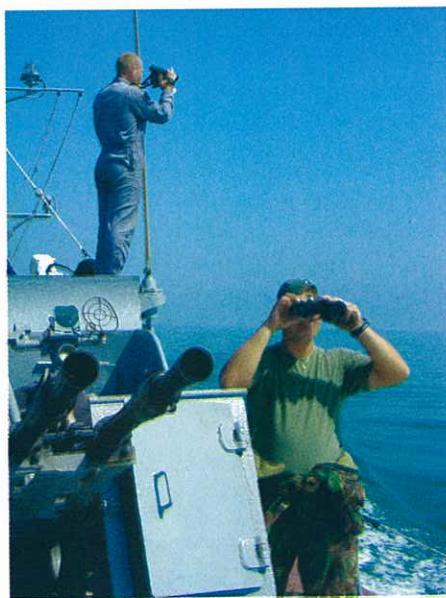


Locotenent-comandor  
**Ion BURGHIŞAN**

## **25-26 august Colaborare necesară**

25-26 august a fost mâna de ajutor pe care marinarii au întins-o colegilor lor din Statul Major al Forțelor Aeriene care au avut planificate trageri cu rachete sol-aer și aer-aer în Poligonul cu extindere maritimă Capu Midia. Așa cum o cer măsurile de siguranță, suprafața maritimă deasupra căreia se duce lupta aeriană cu rachete și care se întinde în zona de lansare pe o distanță de 30 de mile marine față de țărm este asigurată de navele militare. Aceasta presupune înconjurarea poligonului și interzicerea accesului oricărei nave care, accidental, s-ar putea transforma în țintă. Întreaga activitate de supraveghere pe mare a fost planificată și condusă de Comandamentul Operațional Naval și, chiar dacă nu a fost prima de acest fel, nici ușoară nu s-a dovedit.

Au fost utilizate 9 nave în dispozitivul de siguranță, 3 nave pentru cercetarea raionului de tragere și 3 nave în detașamentul de remorcaj și salvare-avariai.



Nave de toate categoriile (exceptând fregata - unică la acea vreme în dotarea Forțelor Navale Române) au fost folosite. Aproape toate navele operative la acel moment.

Pe timpul deplasării la/de la locul stabilit pentru supraveghere, navele au utilizat timpul și condițiile de mars pentru antrenament în vederea lansărilor de

Imediat după Ziua Marinei, transformată prin tradiție în sărbătoare națională, marinarii militari s-au aruncat într-o încleștare de lungă durată cu propriile limite. La intervale „mărunte”, cu pauze pe care familiile echipajelor uneori nu le-au sesizat, misiunile de importanță majoră s-au succedat într-un ritm greu de imaginat.

torpile și rachete, luptă antisubmarin, antiaeriană și antinavă. De asemenea, chiar dacă o mare parte a timpului ieșirii pe mare a fost petrecut în staționare, acesta a fost exploatat eficient prin verificarea rolurilor de luptă și zilnice. Condițiile de staționare pe mare sunt diferite de cele de staționare la cheu, iar uneori îndeplinirea tuturor cerințelor se transformă în situații particulare a căror rezolvare implică participarea întregului echipaj. Or, astfel se realizează cel mai important lucru pentru o echipă: coeziunea.

## **30-31 august “N-am văzut în viața mea”**

În premieră, planificatorii CON au hotărât la sfârșitul lunii august o tragere cu rachete navale cu nave din divizioane diferite și cu o instalație mobilă de lansare (IML) de la litoral. Tragerile au fost aproape simultane, condițiile de siguranță fiind cele ce au impus un interval de timp între startul celor trei rachete. Abia ne amintim că, în urmă cu aproximativ 10 ani s-a mai făcut o tragere simultană cu o navă și o instalație de la litoral, dar cu două nave și o IML,

niciodată. În anii precedenți au mai fost lansate rachete de pe nave specializate, dar doar câte una pe an.

Desfășurarea de forțe era simultană, situația era identică, poligonul altul, muniția folosită mai puțină. Anul acesta s-au lansat 3 rachete la o distanță în timp de doar câteva zeci de minute. Una de pe fregata *Mărășești*, una de pe nava purtătoare de rachete (NPR) *Lăstunul* (navă cu experiență recentă în lansarea reală de rachete) și una de pe IML din Divizionul de Rachete de Coastă. Efectul: jumătate din țintă rătăcită în adâncuri. Cealaltă jumătate oferea imaginea tristă a unui război pierdut. De către țintă, binenteles.

Ca și la tragerile anterioare (cele aer-aer), partea de asigurare a raionului periculos a fost o adevarată "probă de foc" pentru organizatori. Navele militare, dislocate în poziții fixe pe mare, au creat o "zonă interzisă", de această dată pe o suprafață mult mai întinsă. Au fost necesare 10 nave în dispozitivul de siguranță și trei pentru cercetare navală. Acestea li s-au alăturat un MiG 21 Lancer și două elicoptere care au îndeplinit, dintr-un alt plan (ceva mai înalt), aceeași misiune: cercetarea raionului. În zona de acțiune, respectiv o suprafață maritimă în apropierea Capului Midia, dar ale cărei laturi aproape tangentau platformele maritime la nord și rada Constanța la sud, nu au existat incidente.

## 13-16 septembrie Foc pe mare

Initial, fără a fi consultat și "forul superior" (cel aflat mai sus de cer și responsabil printre altele de condițiile meteo), misiunile de foc au fost planificate în perioada 3-9 septembrie. După ce, beneficiind de o vreme superbă, pe 3 și 4 septembrie și-au epuizat misiunile de foc cu toate calibrele de la bord navele scafandrilor și nava-școală *Constanța*, pe 6, înainte de ivirea zorilor, navele subordonate CON s-au aruncat "în luptă". Fregata *Mărășești* și NPR *Lăstunul*, primele care urmău să dea piept cu "inamicul", au reușit să-și expedieze proiectilele la adresa stabilită: ținta.

Datorită înrăutățirii vremii și a condițiilor pe mare în consecință (vânt deosebit de puternic și valuri pe măsură), în după-amiaza aceleiași zile și în dimineața celei următoare, navele au fost retrase la adăpostul digurilor, în port. De reținut că, în condiții de luptă, tragerile s-ar fi putut executa, dar acum era vorba de pregătirea militarilor, nu de punerea lor în pericol, or, condițiile de siguranță nu erau în totalitate

îndeplinite, în special pentru tragerile cu torpile.

Săptămâna următoare, între 13 și 16 septembrie, vremea și-a revenit. Astfel, la final, 20 de nave de luptă au raportat executarea tragerilor cu toate calibrele, în condiții de luptă antinavă și antiaeriană, atât ziua cât și noaptea.

Paradoxal, în ciuda tuturor calculelor probabilistice, s-a respectat graficul de desfășurare a activităților. S-au cules, la aceste trageri, și roadele activităților de pregătire pe mare anterioare.

Tot în premieră, ca și la tragerile cu rachete, au fost lansate în cadrul aceleiași misiuni, 3 tipuri diferite de torpile: electrice, autodirigate și clasice. La acestea s-au adăugat trageri cu rachete antiaeriene de tip STRELA, lansări de bombe reactive antisubmarin cu nava și cu grupul de nave în cadrul misiunilor de căutare și atac al inamicului aflat sub apă, precum și lansarea de bombe clasice antisubmarin pentru deschiderea unei pase într-un baraj de mine.

Dacă numai enumerarea misiunilor concentrate într-o perioadă atât de scurtă ne impune mai multe "pase" asupra textului, vă puteți lesne imagina efortul la care au fost supuși marinarii. Practic, nu a existat vreun om care să nu participe la cel puțin o misiune pe mare. Intensitatea acțiunilor a fost și ea aproape o premieră (pentru cei mai tineri cu siguranță a fost), fiind foarte apropiată de cea din situații de război.

## Amintiri din vremuri bune

Cei mai cu experiență dintre marinari și-au amintit de vremurile în care se organiza radele comune în care unele dintre responsabilități erau împărtășite între nave. Ba mai mult, unii dintre ei parcă pot vedea încă ecranele radarelor pe care navele militare, organizate pe timp de noapte în dispozitive de staționare la ancoră, erau destul de greu de enumerat dintr-o singură suflare. Speranțele lor de a vedea și a participa la acțiuni de amploare pe mare au renăscut. Se poate!



foto: Ovidiu Mihalache

Foto: Licențierent comandor  
Ovidiu Marius Pontașe

**România – generatoare de securitate regională**

# **BLACKSEAFOR 2004**



**Codruț BURDUJAN**

Iată că zorii acestui nou ev găsesc lumea într-o etapă de reconfigurare a structurilor de forță la nivel global, frământare care aruncă teatru de război în planul unui conflict de natură axiologică. Ar fi o eroare cumplită rezolvarea noilor provocări care încearcă acest început de mileniu cu un compas nepotrivit măsurilor pe care le impun amenințările asimetrice. În acest context trebuie înțeles rolul și potențialul pe care îl joacă parteneriatele regionale multinaționale în asigurarea asistenței, sprijinului și securității în situațiile de necesitate.

# Romania – regional security generator

It was just a step from theory to fact, and this year Romanian Naval Forces participated in the fourth activation of the Naval Task Force of co-operation in the Black Sea, regional military partnership known as BLACKSEAFOR. This multinational Naval Task Force has enjoyed the support and contribution of all signatory countries since the pioneer stage and its flag represents the peace and co-operation among the signatory countries, and the interoperability amid the 6 flags belonging to Bulgaria, Greece, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey and Ukraine as well.

## Corveta *CAm. Horia Macellariu* la a doua activare

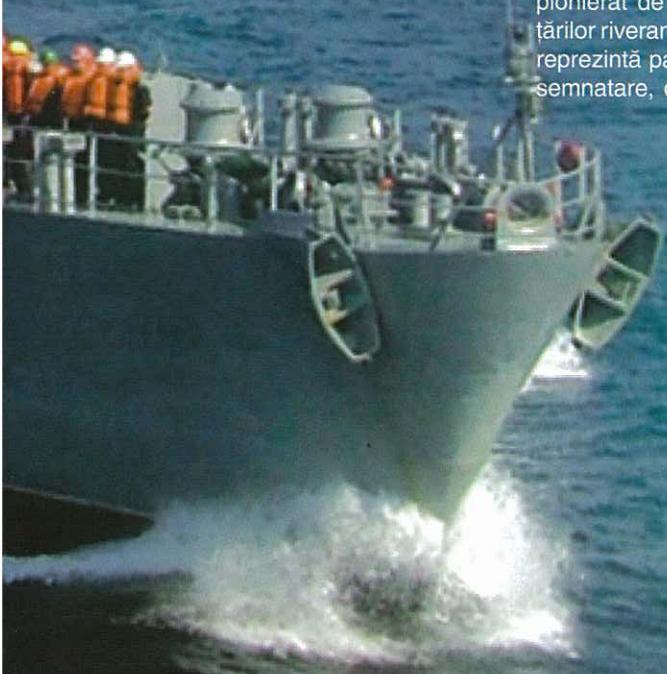
De la teorie la faptă nu a fost decât un pas, iar Forțele Navale Române au participat în acest an la cea de-a patra activare a Grupării Navale de Cooperare în Marea Neagră, parteneriat militar regional cunoscut sub denumirea de BLACKSEAFOR. Această structură navală multinațională s-a bucurat încă din faza de pionierat de sprijinul și implicarea tuturor țărilor riverane Mării Negre, iar drapelul său reprezintă pacea și cooperarea între țările semnatare, dar și interoperabilitatea între

cele șase pavilioane aparținând forțelor navale ale Bulgariei, Georgiei, României, Federației Ruse, Turciei și Ucrainei.

Forțele Navale au participat la activarea anuală a BLACKSEAFOR pentru a doua oară consecutiv cu corveta *CAm. Horia Macellariu*. Comandantul navei de anul trecut, căpitan-comandorul Adrian Lepadatu, acum locțiitor al comandanțului divizionului de corvete a supervizat, din calitatea de șef al marșului, ca activitățile echipajului să justifice încrederea acordată acestei misiuni de către Statul Major al Forțelor Navale Române. Astfel că actualul comandanț al navei, locotenent-comandorul Florin Tănase (numit în aceasta funcție cu doar o lună înaintea marșului) a fost beneficiarul unei experiențe deosebite și necesare în același timp în plan profesional pe care le-a adăugat dorinței sale de afirmare.

## România este pregătită să preia comanda BLACKSEAFOR

Conform acordului de constituire, comanda Grupării se schimbă anual, fiind preluată, în ordine alfabetică (singura regulă care ierarhizează și impune ordinea succesiunii la comanda forței navale), de către fiecare țară membră a BLACKSEAFOR. Prima activare a avut loc în perioada 27 septembrie -16 octombrie 2001, în Turcia, iar anul acesta am asistat la cea de-a patra activare a BLACKSEAFOR care s-a desfășurat, conform protocolului încheiat, în țara viitorului comandanț al Grupării, la Batumi, pe țărmul



Georgiei. Astfel, comandorul Gennady Khaidarov, comandanțul Academiei Navale din Batumi, a preluat comanda structurii militare de la contraamiralul de flotilă Gheorghe Gheorghiev, reprezentantul Forțelor Navale Bulgare. În aceeași ordine, în aprilie 2005, România va deveni țara găzădă a celei de-a cincea activări și va prelua comanda navelor Grupării.

Pe parcursul anului în curs, reprezentantul țării noastre, comandorul Niculae Vâlsan îndeplinește funcția de șef de Stat Major al Grupării, aducând un necesar bagaj de experiență în misiuni internaționale staff-ului de conducere. Considerăm meritotu să subliniem implicarea și profesionalismul cu care reprezentantul României în Statul Major a coordonat activitățile din prima etapă a misiunii astfel încât aceasta să se constituie într-un reper pentru urmatoarele misiuni.

## Activare în două etape

Dacă până în prezent se putea asista anual la o singură activare, conform deciziei Comitetului Șefilor Statelor Majore ale Țărilor Riverane Mării Negre, în acest an BLACKSEAFOR desfășoară în premieră două activări. Precedentele au demonstrat că forța navală trebuie să fie mai bine instruită. Pentru a eficientiza interoperabilitatea navelor, planificarea activităților între anul 2004-2005 a fost făcută în două etape: prima parte s-a desfășurat între 3-27 august 2004, iar cea de-a doua se va desfășura în aprilie anul viitor. Un alt argument pentru această soluție a constat în oportunitatea ca gruparea navală să-și desfășoare acțiunile concomitent cu un exercițiu național al Turciei (BLACKSEAPARTNERSHIP 2005) care are ca scop unul dintre obiectivele principale ale BLACKSEAFOR: salvarea vieții pe mare. Astfel, în cadrul exercițiului tradițional amintit, navelle din compunerea Grupării vor participa împreună la un antrenament de simulare a salvării echipajului de pe un submarin scufundat.

Dubla activare din acest an a implicat și structurarea desfășurării vizitelor tot în două etape: actuala etapă a inclus vizitarea zonei estice și a inclus escale în porturile: Batumi (Georgia), Novorosisk (Federatia Rusă) și Sevastopol (Ucraina). Urmează ca în etapa ulterioară pavilioanele BLACKSEAFOR să fie arborate în porturile din celelalte trei țări riverane Mării Negre: Bulgaria, România și Turcia.

## Nave din șase țări sub același pavilion

Unul dintre meritele Statului Major al Forțelor Navale a constat și în alegerea corespunzătoare a navei conform naturii

activităților acestei ultime activări. Militari români au participat la toate activitățile și mai mult, alături de fregata turcă, corvetă CAm. *Horia Macelariu* a fost apreciată pentru capacitatea sa de a desfășura misiuni pe linia antiterorism. Pe mare doar patru dintre nave au reușit să finalizeze în totalitate activitățile planificate. Din cauza posibilităților reduse de a desfășura manevre pe vreme rea precum și datorită condițiilor tehnice limitate, nava ucraineană de desant *Kirovograd* și vedeta purtătoare de rachete georgiană *Dioscuria* nu au reușit să facă față solicitărilor de lungă durată și implicit să se înscrie în nivelul solicitat al activităților planificate.

## Ceremonia de transfer a comenzi Grupării

Pregătirile necesare ceremoniei de predare-primire a comenzi desfășurată în



Batum, au concentrat eforturile tuturor participanților la activitățile din portul georgian. Ceremonialul militar de predare-primire a comenzi s-a bucurat, cum era firesc, de prezența reprezentanților forțelor navale din țările semnatare. Au participat de asemenea importante personalități civile și militare locale precum și un numeros public. Din partea Statului Major al Forțelor Navale Române a participat locuitorul șefului acestei instituții, contraamiralul de flotilă Ioan Costi.

Pentru fluidizarea comunicării între echipajele participante (un aspect major care ține cap de listă chiar printre obiectivele de bază ale acestei forțe navale) activitățile de socializare au avut și ele consistență: au fost organizate meciuri sportive, vizitarea navelor partenere, precum și vizite pentru cunoașterea orașelor, a istoriei și culturii din porturile vizitate.

## Antrenamente pentru activările ulterioare

Escalele în porturile sus-menționate au găzduit exerciții demonstrative menite a dezvolta interoperabilitatea echipajelor. Tot aici, peste 1500 de persoane au putut vizita navele purtătoare ale pavilionului BLACKSEAFOR. Atât populația civilă cât și autoritățile locale au perceput favorabil prezența Grupării. Comunicațiile au funcționat la nivel mulțumitor și, comparativ cu activările anterioare, s-au simțit progrese în acest domeniu capital pentru buna desfășurare a misiunilor. Rămâne însă și acest capitol deschis perfecționării întrucât nu toate echipajele vorbesc fluent limba engleză (limbă care se folosește în timpul activităților în larg) și încă există minusuri în cunoașterea în totalitate a documentelor care reglementează activitățile Grupării pe

mare. Este momentul să subliniem meritele echipajului nostru care a demonstrat în aceste domenii profesionalism și vocație. Nu de puține ori s-a întâmplat să-l observăm în timpul său liber pe maistrul militar clasa I Zaharia Velicu, unul dintre militarii care se ocupă de comunicațiile la bordul navei, lăudându-și notite (chiar și pe servetele când situația o impunea) și documentându-se asupra a diferite cuvinte și expresii din limba echipajelor partenere, fapt ce a contribuit favorabil în diferitele situații de pe mare.

Pentru militarii cu experiență în misiunile internaționale, acest prilej a însemnat și reîntâlnirea cu parteneri întâlniți în alte exerciții multinaționale. Este momentul când cultura, profesionalismul și cunoașterea unei (unor) limbi de circulație internațională fac din militari adevărați ambasadori ai tricolorului



românesc. Si mai important este că cei mai mulți dintre marinari nu doar conștientizează acest aspect, ci îl și valorifică cu succes.

## Pe mare

În lista activităților au figurat exercițiile de reținere și control a navelor suspecte, de impunere a embargoului, de protecție a mediului, acțiuni umanitare, exerciții de căutare și salvare ori de ajutorare a navelor avariate. O atenție deosebită s-a acordat antrenamentelor de luptă antiteroristă, antisubmarin sau împotriva minelor, împotriva aviației și a navelor de suprafață. Practic, nimic din ceea ce poate contribui la atingerea tuturor obiectivelor BLACKSEAFOR nu a fost uitat. Zilele de pregătire în comun a celor șase echipaje coordonate de un stat major multinațional se simt în experiența acumulată și, ce e mai important, se vor simți oricând Gruparea va trebui să acioneze pentru soluționarea unor situații reale.

Ca un element forte al acestei misiuni s-a remarcat participarea unor forțe suplimentare pentru antrenamentul pe mare al echipajelor în diverse situații cât mai apropiate de unele real posibile. Aviația și nave de luptă aparținând Federației Ruse și Ucrainei au simulat forțe ostile Grupării, fapt ce a contribuit la îmbunătățirea performanțelor antrenamentelor.



## Tributul mării...

Din nefericire, această etapă a BLACKSEAFOR a cunoscut și momente tragice. Comandantul Fortelor Navale Georgiene, viceamiralul Gigla Irimadze, a decedat la vîrsta de doar patruzeci și patru de ani din cauza unui atac de cord. Toate navele participante la marș au trimis condoleanțe familiei celui care a semnat documentul de aderare a Georgiai la BLACKSEAFOR. Sirenele navelor s-au putut auzi în timpul ceremoniei de depuneri de coroane de flori pe mare. La bordul navelor s-a ținut un moment de reculegere în memoria celui care a fost considerat unul dintre fondatorii Grupării. Al doilea moment nedorit l-a constituit accidentarea unui militar georgian, situație ce a necesitat o intervenție chirurgicală la bordul navei rusești *Tsezar Kunikov*, operație finalizată cu succes de doctorul echipajului rus.

Natura a pus și ea în cumpăna unele activități. Dar vicisitudinile vremii (valurile și vântul puternic), au constituit doar un capitol de testare a navelor în condiții nefavorabile. Adevărații lupi de mare găsesc și în aceste împrejurări prilejul de a colecționa inedite peisaje marine pentru desktopurile computerului, iar novicii marinăriei se întorc acasă cu ceva povești „de senzație”. Toate acestea pe fondul îndeplinirii (mai greu, dar în condiții totuși prevăzute de planificatorii) a misiunii.

## Un justificat orgoliu al Marinei Române

Finalul acestei prime activități a demonstrat o dată în plus rolul jucat de Forțele Navale Române în securitatea și stabilitatea regională. Cunoașterea documentelor NATO după care se desfășoară și activitățile BLACKSEAFOR, buna funcționare a navelor implicate în misiunile internaționale precum și buna pregătire a militarii români a angajat definitiv Marina Română într-un real proces de evoluție la scara compatibilității alături de armatele moderne ale acestui secol. Aprecierea de care se bucură militarii români în misiunile internaționale nu sunt simple cuvinte de protocol, ci sunt rodul unei munci asiduie în planul eficientizării și profesionalizării în domeniul și totodată reflectă și schimbarea unor mentalități paralele cu transformările atât de necesare adaptabilității la imperativele timpului. Si nu

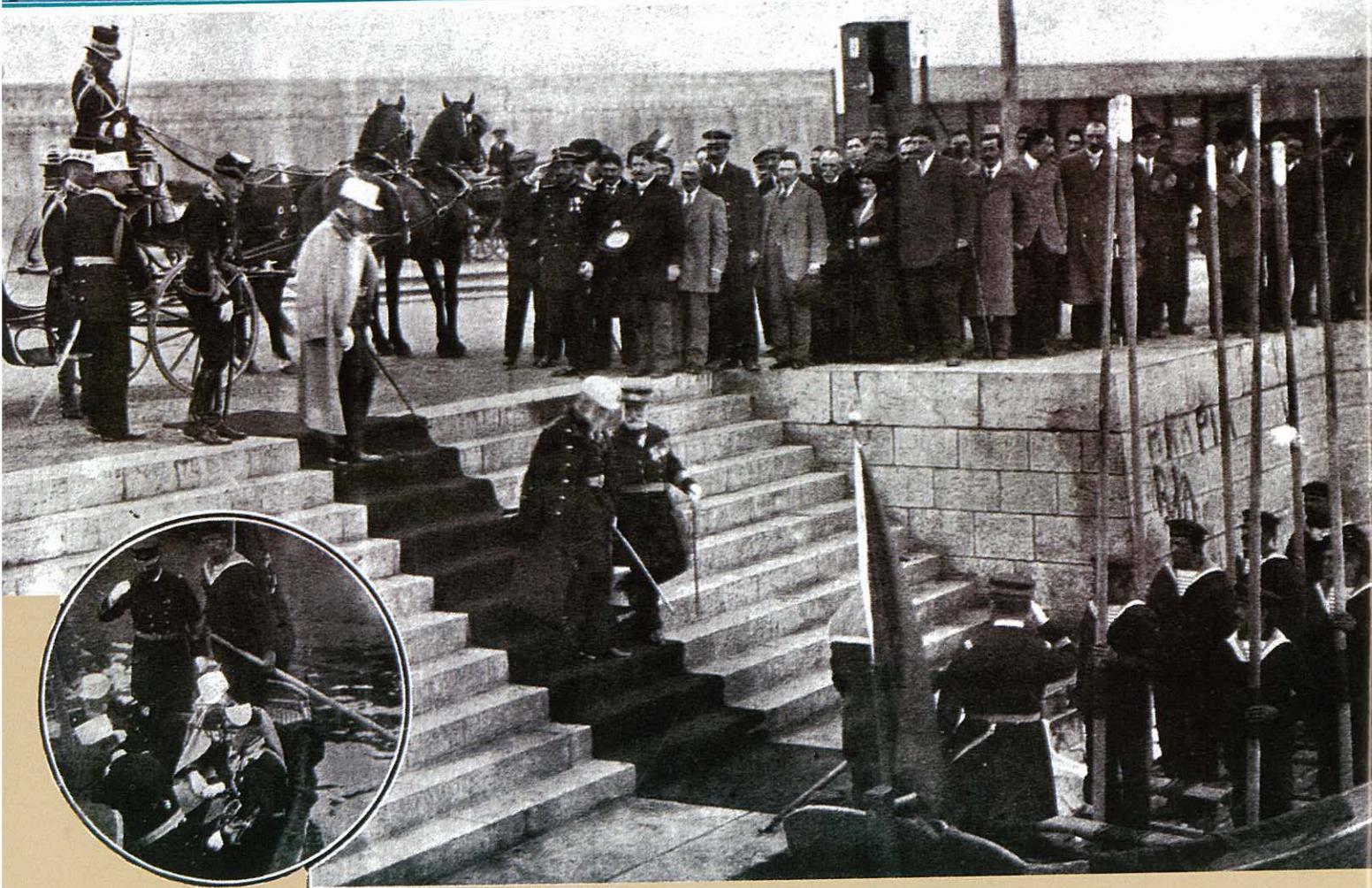


este deloc puțin atunci când într-o societate care încă își fardează urmele slăbiciunilor trecute și prezente, Forțele Navale Române să-și merite poziția de vîrf de lance în efortul României de aliniere în rândul veritabilelor democrații ale bătrânlui nostru continent.

### Participanți:

Bulgaria - nava de debarcare *Syrius*, Georgia - NPR *Dioscuria*, România - corvetă *Macellariu*, Federația Rusă - nava de debarcare *Tsezar Kunikov*, Turcia - fregata *Yıldırım*, Ucraina - nava de debarcare *Kirovograd*





# Casa Regală și Marina Română

dr. Mariana PĂVĂLOIU  
Muzeul Academiei Navale

Dunărea leagă neamuri, popoare, destine, poate mai mult decât oricare alt fluviu. De la izvoarele ei a coborât, în urmă cu 138 de ani, și cel care a fost domnitorul și apoi regele Carol I al românilor. Lui i-a fost dat să-i conducă pe români în împlinirea visului de neatârnare și pe drumul către Marea Unire.

Împlinirile au cerut sacrificii și armata țării și-a făcut datoria. În Războiul de Independență, alături de trupele de uscat, au luptat și cele de pe apă, care au întins poduri peste fluviu, înlesnind trecerea efectivelor, a proviziilor pentru front, au zădărnicit triumful flotei otomane, mult mai puternică decât cea româno-rusă. și tot navele Corpului Flotilei au fost cele care au dus peste Dunăre, la Ghecet, în Dobrogea, armată și administrație românești, cum se cuvenea unui spațiu revenit la trupul țării după mai bine de patru veacuri și jumătate. Pentru a trăi nici legătura, a fost durat peste fluviu podul "Regele Carol I".

După inaugurarea lui, în ziua de 14 septembrie 1895, regele împreună cu suita s-au îndreptat către Constanța pentru a încrești acestuia autorul al podului – ing. A. Saligny – lucrarea portului. Acolo, în port, la cheu, s-a aflat și nava-școală *Mircea*, odihnindu-se după marșul cel lung de la Kiel. După ce au vizitat bricul, înalții oaspeți și-au pus semnătura pe fotografia lui, iar pe ultima filă a jurnalului de bord, regina Elisabeta a scris: "Să fie *Mircea* ca rândunica, ca și șoimuleț de munte".

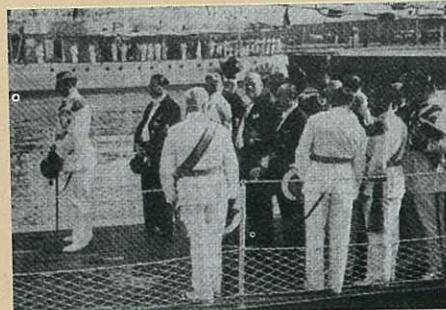
Aș înlocui lunga listă a navelor de comerț și de război, pentru fluviu ori mare, cu un citat ce-i aparține

cărturarului Grigore Antipa: "Carol I a sprijinit pe inginerul Gh. Duca, organizatorul Școalei de Poduri și a Căilor Ferate, pe inginerul Anghel Saligny, care a făcut podul peste Dunăre, docurile ș.a., pe amiralul Maican care a organizat Marina Militară, pe Grigore Manu, primul organizator al Serviciului de navigație pe Dunăre și pe mare..."

Regina Elisabeta, Carmen Sylva cea visătoare, a vegheat adeseori desprinderea ori ancorarea la târm a vaselor din micul pavilion, simbolic așezat travers de farul "Regele Carol I".

După 1916, i-a urmat o regină născută între ape, "fiică de marin ars de soare", cu dragoste de mare și de oamenii ei, Maria. și pentru că Armata Română suferise în primul război din lipsa navelor militare maritime, grija s-a dus mai ales pentru îndreptarea acestei erori. și nu întâmplător, cele două distrugătoare le-au purtat numele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*.

Dacă primul născut, Carol, conform cerinței Casei Regale, a urmat școala de ofițeri de la Postdam, cel de-al



M.S. Regele Carol al II-lea la botezul submarinului *Delfinul*

doilea avea să fie absolvent al Eton College, din țara de baștină a mamei sale. În lapidarele sale însemnări din anii '70, prințul Nicolae a scris: "A face serviciul de marină nu-i o glumă, a fi comandanțul unei unități (de nave n.n.) presupune o mare răspundere atât fizică cât și morală. Într-o bună dimineață am fost scutat din somn de veste că tata e pe moarte, m-am repezit la Sinaia..."

Fiind numit regent, prințul Nicolae intrerupea pentru un timp cariera militară. Îl regăsim în vara anului 1931, conducând cele două distrugătoare *Mărăști* și *Mărășești* într-un marș în Mediterana, la Malta.

Într-o vreme, Marina Militară a fost condusă nemijlocit de prințul Carol, viitorul rege Carol al II-lea, după ce întreprinse o călătorie în jurul lumii, în cea mai mare parte pe ape. Si tot pe ape, la Constanța, și-a adus mireasa în primăvara anului 1921, din vechea Eladă.

Atenția acordată de rege marinei a atins apogeul în anul 1936, când, unind-o cu aviația, s-a creat Ministerul Aerului și Marinei. Si nu întâmplător, în anul 1937, în fruntea acestui minister s-a aflat inginerul Radu Irimescu, la origine ofițer de marină, mai apoi de aviație, ca și alți camarazi ai lui. Si împreună au lucrat pentru a se naște al doilea *Mircea*, aflat astăzi în cel de-al 65-lea an al existenței sale.

Nu se cuvine să închei fără a aminti pe cea care a fost prima româncă brevetată ofițer de marină militară, principesa Ileana. De pe terasa Cuibului singuratic, de la Balicic, regina mamă a urmărit-o cu drag, conducându-și yachtul și a scris: "Ca un fluture uriaș văd ariile ei plutind peste valuri, Ileana cu sufletul plin de visuri aleargă spre tot ce e nobil, generos și bun...". Pentru cei care au secondat-o pe timpul marșului Balicic-Constanța, cu iahtul *Isprava* de la bordul canonierei Dumitrescu Domnița Ileana a dăruit o candelă din aur masiv catedralei Episcopiei Tomisului, pe care stă săpată rugăciunea: „Arzi candelă pentru marinarii noștri. Slavă Fecioară Maria ce ne-ai ocrotit în neguri.“ (noiembrie 1929). Adeseori, Tânără mătușă îl lăua cu sine pe iubitul nepot, Mihai, dornică să-l învețe marinărie. Dar furtunile au îngropat sub talazuri vise, dorințe, putințe...

## SUVERANII LA CONSTANȚA

După zece zile, petrecute pe malul mării, la Constanța, M. S. Regele s-a întors în Capitală. Ce a fost sederea Suveranului și a întregii familii regale în marele port maritim, l-am spus-o

în numărul trecut: o continuă, aclamătură, prelungindu-se dintr-o zi într'altele. Neperitoare va rămânea în sufletul bătrânlui Rege amintirea timpului trăit în mijlocul populației din Dobrogea plătită cu amigela a mit și mit de estenii în războiul Independenței și cu cele trei județe ale Basarabiei de Sud.

Majestatea Sa a acut prilej să-și dea

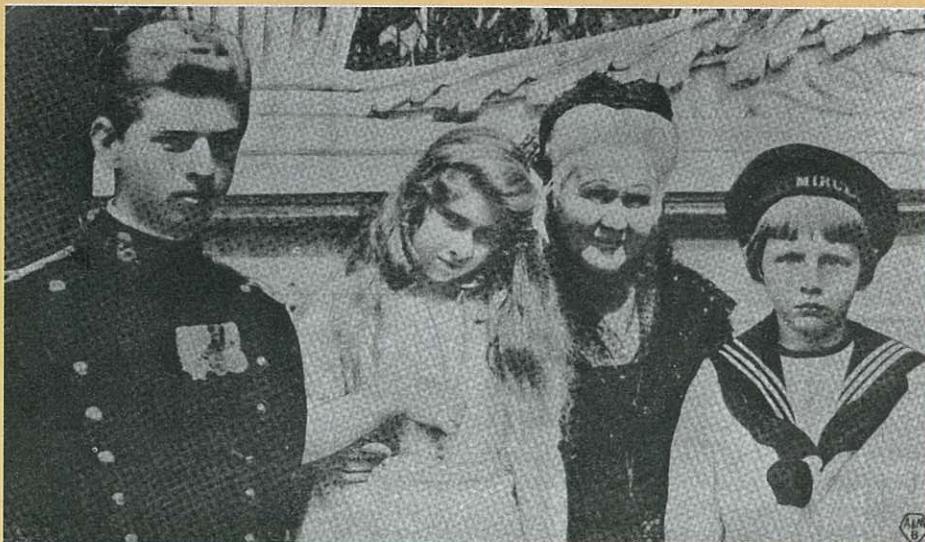
seama căt de atașați României, una și ne-despartită, sunt locuitori de diverse naști și credințe ale provinciei noastre transdanubiene.

In același timp, Suveranul a primit multă odă de mari progrese și a realizat în Constanța — pînă înz



Instantaneu-  
dola vizitei Su-  
veranilor pe  
bordul unuia  
din vaporoarele  
Serviciului  
Maritim Ro-  
mân, ancorat  
la Constanța.

prin care respînd în-  
treaga situație econo-  
mică a țării. O opera  
giganțică am înfăptuit  
noi acolo: am  
transformat un punct  
aproape privat de  
peșteră într-un port  
mare și măturos, a  
puterei de expansiune  
a domeniului nostru-  
comerț exterior.



A.S.R. Prințul Nicolae cu panglica Mircea la beretă.



M.S. Regele Carol II, M.S. Marele Voievod Mihai și A.S.R. Prințul Nicolae la serbarele marinei.

# Comemorarea căpitan-comandorului Alexandru Dumbravă și a contraamiralului Horia Macellariu

## ZI DE PIOASĂ ADUCERE AMINTE

dr. Mariana PĂVĂLOIU

Muzeul Academiei Navale

Sâmbătă, 4 septembrie, a fost o zi trăită intens prin proiecția trecutului, măsurat în decenii sau numai câteva luni. Revista Marina Română a găzduit în ultimul număr din anul trecut (97, 6/2003) un articol dedicat căpitan-comandorului Alexandru Dumbravă (1901-1944) în încheierea căruia propuneam comemorarea ofițerului. Prin bunăvoieță, una din reviste a ajuns în Africa de Sud, la fiul eroului. Membrii Careului Marinilor „Căpitan-comandor Alexandru Dumbravă” împreună cu conducerea Ligii Navale Române, prin neobositul viceamiral (r) Victor Bogdan, au întocmit un plan amplu privind desfășurarea comemorării celor 60 de ani de la evenimentele din august-septembrie 1944 din Marina Regală Română. Șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, contraamiral prof.univ.dr.Gheorghe Marin a fost de acord ca evenimentul să fie găzduit de Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Prima parte a întâlnirii a constat în prezentarea unui amplu și pertinent simpozion tematic susținut de către căpitan-comandor dr. Marian Sârbu, contraamiral (r) Raymond Stănescu, comandor (r) Doru Ionescu, comandor (r) Romeo Hagiac și contraamiral (r) Petre Zamfir, moderator fiind comandorul Aurel Popa. Apoi, în Cimitirul Central, la mormântul căpitan-comandorului Alexandru Dumbravă s-a ținut o slujbă de pomenire.

Despre cei doi mari dispărăți comemorați, căpitan-comandor Alexandru Dumbravă și contraamiralul Horia Macellariu (1894-1989) am vorbit în cuvinte puține și cu emoții mari împreună cu dr.ing. Mircea Dumbravă. Dumbravă fiul a ținut să le mulțumească tuturor celor prezenti care l-au făcut să înțeleagă că gestul tatălui său nu a fost unul datorat disperării. Onoarea și patriotismul i-au dictat sacrificiul suprem. Pentru prima oară s-a ținut evocarea



foto: Codruț Burdujan

laolaltă a celor două personalități ale Marinei Române – destinul lor fiind atât de legat de cel al flotei militare maritime, pe amândoi ca și pe cei prezenti unindu-i iubirea pentru marină. Din partea Ligii Navale Române și a familiei Dumbravă – Eugenia, Monica și Mircea – au fost depuse jerbe de flori.

La revenirea în Academia Navală, la masa de pomenire, a luat cuvântul comandorul (r) Nicolae Mujicicov în numele membrilor Careului Marinilor care, printre altele, a spus: „Pentru noi, bătrâni supraviețuitori ai Marinei acelor timpuri, fiecare având la activ zeci și zeci de misiuni de război pe apele Mării Negre sau pe Dunăre, cel care a fost căpitan-comandor Alexandru Dumbravă reprezintă onoarea armei din care am făcut parte.” Comemorarea a reunit peste 50 de persoane,



ofițeri ai Forțelor Navale, veterani și activi, aflați sub semnul aceleiași Stella Polaris.



### IN MEMORIAM

La Careul Marinilor Căpitan-comandor Alexandru Dumbravă, în bordul de onoare, a rămas un loc neocupat – cel al viceamiralului (ret.) ing. Marcel-Vasile Diaconescu (născut pe 14 ianuarie 1922), plecat pe neașteptate dintr-o ziua de 3 octombrie. Șef al promotiei 1940 la Liceul Militar Mănăstirea Dealu și al promotiei 1942 la Școala Navală Mircea, Marcel Diaconescu a parcurs toate treptele ierarhiei militare, iar în primul deceniu postbelic a devenit inginer, pentru ca în anii 70 să fie primul informatician marin. Deși inima-i era obosită, nu s-a crutat, fiind prezent la manifestările din Forțele Navale în tripla sa calitate: vicepreședinte al Ligii Navale Române, membru al Biroului Executiv al ANVR și al Asociației Mondiale a Veteranilor de Război. Pentru noi, cei care am avut onoarea să-l cunoaștem, amintirea sa va rămâne vie în totdeauna. (M.P.)

## PRIMUL CONGRES DE ISTORIE NAVALĂ DIN ROMÂNIA



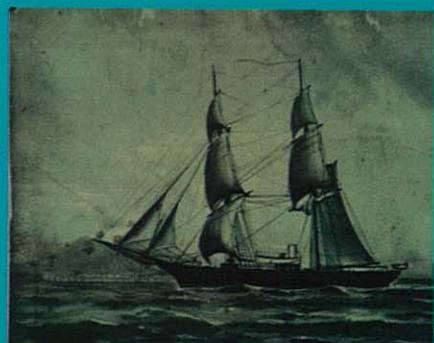
● Muzeul Marinei Române a organizat, în perioada 6-8 octombrie, primul Congres de Istorie Navală din România. Manifestarea s-a bucurat de susținere din partea Fundației "Hanns Seidel", a Ministerului Federal de Interne al Republicii Federale Germane, Ministerului Culturii și Cultelor și a Statului Major al Forțelor Navale. Tema propusă – Dunărea în istoria Europei – a suscitat interesul a 80 de cadre didactice universitare, cercetători, muzeografi, arhiviști, analiști politici și militari,



reprezentând 40 de instituții din Cehia, Federația Rusă, Franța, Germania, Grecia, Italia, Marea Britanie, Turcia și România. Lucrările Congresului s-au desfășurat pe trei secțiuni: Dunărea în istoria Europei din antichitate până în secolul al XX-lea, Dunărea în istoria contemporană a Europei (1918-1939) și Istorie și geopolitică la Dunăre și Marea Neagră (1939-2004). De menționat faptul că studiile și comunicările participanților au fost incluse într-un număr special al Anuarului Muzeului Marinei Române,

ediție bilingvă, franceză și engleză, care a fost lansat chiar în deschiderea lucrărilor Congresului. În programul manifestării au mai fost incluse lansarea unui număr record de lucrări de istorie navală, precum și vernisajul expoziției fotografice „... În drum spre Stalingrad”, autor Friedrich vom Börmches, fost combatant pe frontul de Est în cel de-al doilea război mondial, organizată în colaborare cu Fundația FANTOM și Centrul de Cercetare și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice „General Radu Rosetti”. (B.D.)

### Bricul *Mircea*, Neapole, iulie 1888



Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” își îmbogățește continuu patrimoniul, mai ales datorită „mereu tinerelor și generoaselor inimi ale bătrânilor marinari”, vajnicii lui prietenii. De data aceasta nonagenarul comandor (r) Mihai Chirilă, autorul unei substantiale donații făcută la sfârșitul lunii august – cărți, fotografii, vederi, aparatură foto și altele – ne-a pus în legătură cu un anticar de la care am achiziționat un superb „portret” al bricului *Mircea*. Este vorba de un laviu, datat iulie 1888, având dimensiunile de 38/26 cm, montat pe carton și care în registrul inferior are următoarea inscripție: „Bricul „Mircea”

intrând pentru prima oară în portul „Napoli”. Este cea dintâi navă românească, care a dus pavilionul țării în Italia, purtându-l prin toate porturile ei (...) scoalei de marină”. În dreapta jos se află semnatura autorului, *De Simone 88*.

Cu numai două luni înainte, *Mircea*, având la bord elevi ai Școlii Copiilor de Marină, a supraviețuit unei furtuni dezlănțuite timp de trei zile pe Marea Neagră. Ofițerii de la bord, dar mai ales comandanțul, căpitanul Vasile Urseanu și locotenentul Pavel Popovăț, au salvat nava și întregul ei echipaj, „în timp ce 40 de vase cu pânze străine s-au înecat”. Jean Bart scrisă în continuare: „nava a reușit să intre în Bosfor, având arborada prăbușită, tunurile și cabina bucătăriei demontată, bărcile, pânzele, manevrele rupte și un metru de apă în cea mai mare parte din compartimente.” Impresionat de vitejia echipajului, sultanul l-a felicitat pe comandanț și a dat ordin să se facă reparațiile necesare, fără plată, în arsenalul Marinei din Cornul de Aur.

Anul 1888 – an de referință în istoricul N.S. *Mircea* – îl vom putea evoca vizitorilor cu ușurință, ajutați fiind de lucrarea document prezentată aici, lăsând cititorilor bucuria de a putea admira în Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. (M.P.)



## MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

În acest număr de revistă am căutat în arhiva noastră pentru a vedea ce se întâmpla în Forțele Navale în lunile septembrie și octombrie și modul cum erau redate evenimentele în paginile publicației noastre. Pentru mai multe detalii se poate accesa și [www.fortele-navale.ro](http://www.fortele-navale.ro).

**Acum 10 ani (nr.28, 6/1994).** Relatam despre prima participare a Forțelor Navale Române la aplicația Briza '94 organizată de Marina Militară a Bulgariei, aflam cum s-a desfășurat marșul corvelei (pe atunci fregată) *Amiral Bărbuneanu* (260) pe ruta Constanța – Pireu dar și despre ultimul marș de instrucție al *N.S. Mircea* la Istanbul, înainte de intrarea în Șantierul Naval Brăila pentru reparații unde va rămâne pentru următorii opt ani. Marcam 135 de ani de existență a presei militare și 97 de ani de presă de marină precum și 120 de ani de la nașterea lui Jean Bart.



### Acum 5 ani (nr.63, 5/1999).

Deschideam revista cu un articol sugestiv intitulat „Corespondență din internul de dincolo de cuvinte” despre transportul umanitar pe care Forțele Navale l-au executat cu navele *Constanța*, *Midia* și *RMS Grozavul* pentru ajutorarea victimelor cutremurului care devastase Turcia, aminteam de eclipsa de soare din 11 august văzută de la bordul fregatei *Mărășești* dar și de curioasa prezență a unui delfin alb în Marea Neagră. Comandorul (pe atunci) Gheorghe Marin, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (actualul șef al Statului Major al Forțelor Navale) informa cititorii într-un interviu despre reforma învățământului superior de marină, aducea în atenție „Blocarea Dunării. Poduri și iluzii spulberate” și debuta rubrica Arheologie subacvatică.



**Acum 2 ani (nr.90, 5/2002).** Sub titlu „Jurnal de bord” publicam „filmul” celei de a doua activări a BLACKSEAFOR la care Forțele Navale Române au participat cu dragorul maritim *Lt.Dimitrie Nicolescu* (29), semnalând trecerea a 130 de ani de la înființarea învățământului superior de marină, apărând primul articol din seria celor referitoare la viața observatorilor ONU români din Congo – „Misiune de pace în Congo Kinshasa” și aflam cum s-a născut primul submarin *Delfinul*. (B.D.)



● **Istoria crucișătorului Elisabeta,** Valentin Ciorbea, Georgeta Borandă, Ovidius University Press, Constanța, 2004, 242 p., anexe și fotografii. Vă prezentăm o lucrare cu caracter monografic istoric care valorifică toate rezultatele istoriografice ale temei dar care se bazează și pe cercetări în fondurile arhivistice ale Marinei Militare și mai ales în biblioteca și fondul documentar al Muzeului Marinei Române. Aspecte ale activității crucișătorului *Elisabeta* s-au bucurat de atenția cercetătorilor dar o monografie complexă –

care în cele nouă capitole abordează toate aspectele problemei, de la necesitatea dotării Marinei cu o astfel de navă până la ultimii ani de activitate – este binevenită. Sperăm ca, în timp, numărul monografiilor dedicate navelor reprezentative ale Marinei să crească astfel încât publicul să se familiarizeze cu navele care au jucat un anumit rol în istoria Marinei și a țării. Crucisătorul *Elisabeta* a fost o astfel de navă iar concluziile autorilor o confirmă: „Crucișătorul *Elisabeta* s-a aflat în serviciul Marinei Militare a României timp de aproape 40 de ani, începând cu 1888, anul când a intrat în dotare și până în 1930 când a fost tăiat și dat la fier vechi. Până în anul 1922 a fost în serviciul operativ, ocupând onoranta poziție de navă amiral a Marinei Regale a României. *Elisabeta* a fost, totodată, nava reper în jurul căreia s-a constituit și organizat flota maritimă românească. Alături de bricul *Mircea*, a îndeplinit diverse misiuni ca navă de luptă, navă-școală și navă de reprezentare. La bordul *Elisabetei* s-au format comandanți, ofițeri de stat-major și, îndeosebi, fochiști și mecanici care după efectuarea stagiului militar s-au încadrat, fie în echipajele celorlalte nave militare, fie în marina comercială, precum și în industria petrolului. Prin întreaga sa activitate, *Elisabeta* a rămas în conștiința posterității, ca o navă legendară a cărui trecut trebuie cunoscut și păstrat de toți cei ce îndrăgesc istoria marinei române.” (B.D.)

● Proiectul „Odiscea”, purtat pe apele Mediteranei și Atlanticului de nava-școală *Constanța* revine în actualitate grație directorului Muzeului Marinei Române, căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu. Participant la prima ediție, în 2001, atunci când marinari și actori se lansau în necunoscut, Marian Moșneagu cuprinde astăzi între copertile albumului „Odiscea Navei-școală Constanța” cele mai importante momente ale periplului noilor uliși. Îmbinarea optimă a imaginilor cu arabescuri de condei, grefată pe o calitate grafică de excepție, lucrarea sintetizează în cele peste 200 de pagini, crâmpie de suflet ale celor 247 de marinari și artiști puși în slujba păcii mai bine de două luni pe valurile mării. (I.B.)

VALENTIN CIORBEA GEORGETA BORANDĂ



ISTORICUL CRUCIȘĂTORULUI  
„ELISABETA”

OVIDIUS UNIVERSITY PRESS  
CONSTANȚA 2004





• Jane's Defence Weekly (28 iulie 2004). Ne-a atras atenția articolul „Marea Britanie detaliază restructurarea forțelor armate” unde la capitolul Royal Navy reducerile sunt semnificative, peste ceea ce figura în Cartea albă a apărării, document adoptat în decembrie 2003. Astfel, din cele 11 submarine nucleare de atac vor rămâne, în 2008, doar 8, numărul fregatelor și distrugătoarelor se reduce de la 31 la 25 până în 2006 (ultimele trei distrugătoare Tip 42 vor fi retrase în același an și tot atunci vor fi retrase și 3 fregate Tip 23 dar vor intra în dotare 8 noi distrugătoare Tip 45). De asemenea

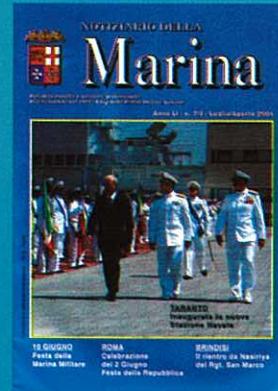
va fi redus și numărul navelor de luptă contra minelor, de la 22 la 16 (3 vânătoare de mine din clasa *Sandown* și 3 din clasa *Hunt*). • Un comitet al Congresului Statelor Unite a recomandat reducerea bugetului pentru apărare pe anul fiscal 2005 cu 1,6 miliarde de dolari. Spre deosebire de alte categorii de forțe, U.S.Navy nu va fi afectată. Mai mult, comitetul a recomandat mărirea fondurilor alocate programelor de construire de noi nave și transporturilor strategice (printre altele este vorba de noul distrugător DD(X) a cărui construcție urmează să intre în producție în mai puțin de un an și alocarea de fonduri suplimentare pentru cea de a doua navă precum și decizia de construire a primei LCS (Littoral Combat Ship).

• Notiziario della Marina (iulie-august 2004). Din sumar: La Taranto a fost inaugurată noua bază navală a Marinei Militare italiene (proiectul a fost început în

# Semnal

anul 1985 și în prezent este cea mai mare bază navală din Marea Mediterană și reprezintă cea mai mare construcție militară italiană de după cel de-al doilea război mondial) • 10 iunie: Ziua Marinei Militare italiene • A.N.M.I. – Associazione Nazionale Marinai d'Italia (dosar) • Regimentul San Marco a revenit din Irak •

Mutual Horizon 2004 (nava Comandante Cigala Fulgori a participat la un exercițiu bilateral SAR cu marina militară a Uniunii Serbie - Muntenegru. (B.D.)



## LUPTA PE MARE

### ORIZONTAL:

- 1) Navă de luptă, de tonaj mediu, de viteza mare și care dispune de torpile, rachete, armament de artilerie.
- 2) Aparat ce emite unde electromagnetice și le recepționează, după ce au fost reflectate de un obiect, folosit pentru a localiza și detecta acel obiect – Spusele unui bătrân marină, către nepoți, ce „bravuri” a făcut în tinerețe.
- 3) Două la poză! – La atac! – Pin răscut!
- 4) Afundarea unui corp într-un lichid (submarinul de exemplu).
- 5) Mintea unui „lup de mare” în a acapara bogățiile de pe alte vase capturate (aur, giuvaeruri) – Într-un cerc, la sfârșitul unui cuter!
- 6) Ploaie de scurtă durată (înv.) – Înverșunarea cu care se abat valurile pe furtună asupra navelor.
- 7) Val de 5-6 metri ce se dezvoltă în Oceanul Pacific – Liniște la copastie!
- 8) Refren pe lac – Coaliții între două state care convin într-un acord echilibrat de luptă pe mare împotriva navelor.
- 9) Tulcea, auto – A bubui prelung și puternic – Fiul lui Poseidon, zeul mării la greci.
- 10) Munte în Italia (Lombardia) – Domoli, calmi.
- 11) Încărcături alcătuite din pietriș, nisip, plumb ce asigură stabilitatea navelor în apă – Literă gotică.

### VERTICAL:

- 1) Navă de luptă, special amenajată pentru înălțarea minelor – Material durabil ce stă la baza cūraselor ce alcătuiesc carena unor navel.
- 2) Eleșeu – Cea navală, dintre Anglia și Spania, în care flota Angliei a învins „Invincibila Armada” în golful Biscaya.
- 3) Șed! – Nitui pe mijloc! – Tes!
- 4) Cele asiatice din Orientală Independărtă au fost ținta unor pirati ce au dăinuit și până azi – Opac.
- 5) Reper! – La teză! – Cuvânt ce imită zgomotul unui clopot: „bang!” (folosit la navele vechi pentru avertizare în caz de pericol, pe timp de ceată).
- 6) Cap în peninsula Iberică, unde la 21 octombrie 1805, s-a desfășurat o celebră înfruntare navală, în care amiralul flotei engleze, Nelson, a repurtat o victorie decisivă asupra celei franco-

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

spaniole, comandată de amiralul Villeneuve. 7) Voce – Atacă precum săgeata din zbor (pl.). 8) Abis! – A ispășit de păcate, cum erau cei ce văsleau la galere, după ani grei de întemnițare pe mare. 9) Sunt înzestrate majoritatea navelor de luptă cu ele, pentru apărarea pe mare cât și a tărmurilor patriei – Corabie veche. 10) Zeul suprem al războiului, magiei și „inspirației poetice”, „Stăpânul cerului și al pământului” (mit.scandinavă). 11) Semn ce servește la orientarea unui punct pe teren – Luptă între rachete.

Dicționar: RAUR, AON, EITA, EIS, NAU

Ion BRINDEA

# Ochiul Flotei în istorie

**Ochiul Flotei în istorie** este o rubrică foto care vă propune cele mai reușite instantanee din istoria Marinei Militare Române.

Rubrică realizată cu sprijinul Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”



STUDIO  
ROY  
ALEXANDRIE

## Recepție

Alexandria, Egipt, 23 august 1939.

Primul voiaj de instrucție al N.S. *Mircea*.

Recepția de la Carlton oferită autorităților noastre.

## Iarna în Marea Neagră

Februarie 1943. Instantaneu de pe

NMS *Mărăști* în convoi spre

Sevastopol.



## **Artileria AA**

1941, Marea Neagră.

Artileria antiaeriană de la bordul distrugătorului NMS

*Mărăști.*



## **Calul Școlii Navale**

30 aprilie 1936. Școala navală

Constanța.



## **Răgaz pe mare**

1943, iarna. Timp de o țigară, între două carturi, în misiune de razboi  
pe Marea Neagră.



Photo: M. L.

