

Echipamente noi pentru
scafandrii

EOD



**Infanteriștii
marini**
în tabără
de instrucție



Anul XV Nr. 2 (99) 2004

**Marina
Română**

Revista Fortelor Navale Române

Ochiul Flotei

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

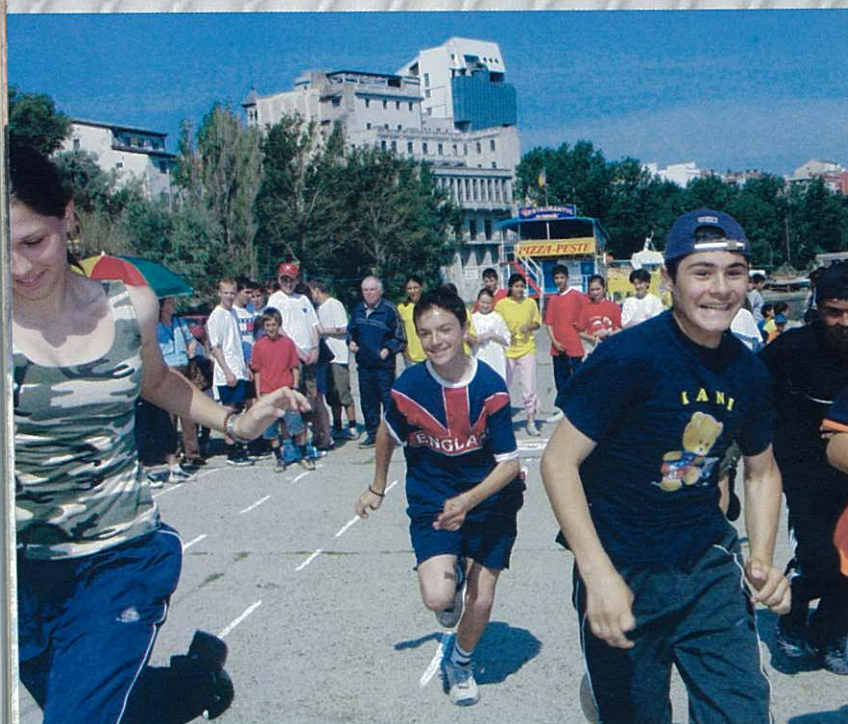


Parteneriat

17 iunie 2004. Echipajul dragorului maritim *Slt. Axente* (30) face ultimele pregătiri înaintea plecării navei la aplicația COOPERATIVE PARTNER 2004.
(foto Valentina Ciucu)

Profesionalism

14 mai 2004. Scafandrii din Grupul EOD antrenându-se cu noile echipamente de scufundare, la pupa vedetei *Saturn*.
(foto Bogdan Dinu)



Ziua Apelor

12 iunie 2004. În Portul turistic Tomis se dă startul în proba de alergări - copii.
(foto Valentina Ciucu)



Baia în condiții de campanie

Caporalul Vasile Tănăsescu
în tabăra de instrucție de la Vadu
a Batalionului de Infanterie Marină.
(foto Ion Burghișan)

În așteptare

Pe dragorul maritim Lt. Nicolescu (29) în timpul
revistei de bord care a precedat plecarea la
COOPERATIVE PARTNER 2004.
Echipamentul de salvare și protecție.
(foto Valentina Ciucu)



Virtuozitate

Plutonierul major Tudorel Parască, instrumentist în
Muzica Militară a Forțelor Navale, evoluând într-un
spectacol de muzică la a VI-a ediție a Festivalului
Internațional al muzicilor militare de la Brăila.
(foto Ion Burghișan)

GRUPUL MASS-MEDIA AL FORTELOR NAVALE

Redactor-șef:

Locotenent-comandor

Ion BURGHISAN

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

Redactori:

Bogdan DINU

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

Floare BRÂNĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

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.

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@cugetlibertarian.ro

DTP: Mircea TUDOR



Coperta I: Caporalul Florin Roșu în timpul „debarcării” de la Vadu.

(foto Ion Burghisan)



Coperta IV: Antrenament al scufundărilor EOD cu noile echipamente de scufundare.

(foto Bogdan Dinu)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ

4



EVENIMENT

Scafandrii români operează la alte „adâncimi”

Achiziționarea echipamentelor de scufundare moderne deschide noi perspective

8



INSTRUCȚIE

Batalionul de Infanterie Marină

12



Antrenamente comune la adâncimea standardelor dorite

Scafandrii de mare adâncime au revenit pe *USNS Apache*

20

FOTOREPORTAJ

Mircea într-un marș istoric

22

ALMA MATER

24

Kalimera România!

25

IAHTING

Gust amar pentru veliștii Academiei Navale

26

SIAJUL ISTORIEI

Ștefan cel Mare în onomastica navală românească

27

Politica navală a domnitorului Ștefan cel Mare

28

PORTRET DE NAVĂ

Bătrânul „gentleman” al flotei s-a retras sau despre ceea ce nu vom găsi în regulamente

30

AZIMUT CULTURAL

32

MARINA ȘI COMUNITATEA

33



Știri din flotă

▼ În perioada 18 iunie - 2 iulie, în portul Varna, în apele teritoriale ale Bulgariei și în apele internaționale ale Mării Negre, s-a desfășurat exercițiul NATO-PfP COOPERATIVE PARTNER 2004. România a fost reprezentată la cea de-a X-a ediție a exercițiului de corveta *Am. Petre Bărbuneanu*, dragoarele maritime *Lt. Nicolescu* și *Slt. Axente*, o echipă de scafandri EOD și ofițeri în statul major al aplicației. Exercițiul de anul acesta a fost structurat în două etape. Dacă până acum se făceau antrenamente premergătoare ieșirii pe mare urmate de o repetiție a acțiunilor așa cum urmau ele să aibă loc și abia în cea de-a treia fază se pune în scenă exercițiul LIVEX, cel condus după toate regulile luptei, acum repetiția pe mare nu a mai făcut parte din program. Exercițiul LIVEX a durat 5 zile, timp în care



au avut loc și trageri cu armamentul de artilerie de la bordul navelor. O altă etapă deosebit de importantă, în primul rând pentru dragorul maritim *Lt. Nicolescu* și apoi pentru Forțele Navale române în ansamblu, a fost evaluarea navei de către o echipă de experți NATO. Printr-o evaluare similară a trecut în 2003, tot la COOPERATIVE PARTNER, și dragorul maritim *Slt. Axente*, acest tip de activitate fiind atunci o premieră pentru România. În dimineața zilei de 18 iunie, începând cu ora 5.00, cele două dragoare au părăsit portul Constanța, urmând să facă, în apropierea portului Mangalia, joncțiunea cu corveta *Am. Petre Bărbuneanu*. Seara, o dată cu intrarea în portul Varna, cele trei nave cu echipajele lor au trecut în subordinea comandamentului NATO al exercițiului, condus anul acesta, în tandem, de comandorii Klaus Beyer din partea NAVSOUTH și Nicolai Nicolov din partea Forțelor Navale bulgare. (I.B.)



▲ O delegație condusă de Primul Lord al Amiralității și Șef al Statului Major al Forțelor Navale Regale Britanice, amiral Sir Alan West, a efectuat, în perioada 8-10 iunie, o vizită oficială în România. Miercuri, 9 iunie, delegația britanică a fost primită la Statul Major al Forțelor Navale din București de către șeful acestuia, contraamiral dr. Gheorghe Marin. La Constanța au fost vizitate câteva obiective navale printre care fregata *Mărășești* și o unitate de scafandri. Pe parcursul vizitei s-au analizat programul de modernizare a celor două fregate achiziționate de țara noastră de la Marina Regală britanică, stadiul instruirii echipajului fregatei „Regele Ferdinand”, navă care este planificată să sosească în țară în cursul lunii decembrie a acestui an, precum și principalele măsuri adoptate pentru integrarea fregatelor în cadrul Forțelor Navale. În timpul convorbirilor au fost identificate modalități de creștere a interoperabilității celor două categorii de forțe armate pentru îndeplinirea unor cerințe specifice, în condițiile în care România a devenit membru NATO. (M.S.)



▲ Luni, 31 mai, șeful Statului Major General, generalul dr. Mihail Popescu, a avut la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” o întâlnire cu cadrele militare de conducere din garnizoanele Constanța și Mangalia. Întâlnirea s-a propus a fi una informală, în care conducerea SMG să afle problemele cu care se confruntă marinarii militari. S-a încercat scurtcircuitarea rigurosului drum ierarhic al rapoartelor și soluționarea, astfel, în timpul cel mai scurt a problemelor ce țin de competența celui mai înalt eșalon al conducerii armatei române. (I.B.)



▼ Sub președinția căpitan-comandorului Yurdagul Colakoglu din Forțele Navale ale Turciei, în perioada 25–28 mai s-a desfășurat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a 69-a Reuniune a Subgrupului Naval din cadrul Grupului de Lucru privind instrucția (NATO Training Group). Cei 19 ofițeri NATO, dintre care 3 români (șeful delegației române a fost locotenent-comandorul Virgil Chițac, prorector al ANMB) au purtat discuții privind obiectivele și evoluția sistemului de instrucție în domeniul naval, actualizarea datelor privind instruirea în cadrul Comandamentului Aliat pentru Transformare și alegerea noilor organe de conducere în cadrul Grupului de Lucru. În același timp au fost prezentate facilitățile educaționale oferite de către instituțiile de învățământ de marină (Academia Navală, Școala de Aplicație și Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale). La finalul lucrărilor s-au conturat concluzii privind standardizarea metodelor de instruire și de eficientizare a instruirii în vederea realizării obiectivului compatibilității în cadrul NATO. (I.B.)



▼ Călătoria de documentare a ofițerilor participanți la Cursul Postacademic de Conducere Strategică din cadrul Colegiului de Război a debutat pe 1 iunie în Dobrogea. Pe parcursul celor 3 zile petrecute în zonă, au fost vizitate atât obiective militare din Forțele Navale, cât și obiective economice de importanță strategică, printre care Centrala Nucleară de la Cernavodă. Cursul postacademic de conducere strategică este un curs pe teme exclusiv militare, spre deosebire de Colegiul Național de Apărare care este deschis persoanelor militare și civile ce vizează funcții de conducere în instituții cu implicații directe în Sistemul Național de Apărare. (I.B.)



▲ În perioada 19-20 mai, România și Bulgaria au desfășurat, în apele internaționale ale Mării Negre, exercițiul internațional LIVEX 2004, având drept scop creșterea nivelului de interoperabilitate între Forțele Navale ale Bulgariei și României în desfășurarea luptei antisubmarin. La aplicația organizată și condusă de Statul Major al Forțelor Navale Bulgare au participat 5 nave și un submarin aparținând acestor forțe și corveta românească Viceamiral EUGENIU ROȘCA (263), comandată de căpitan-comandorul Sorin Coadă. S-au desfășurat exerciții de căutare și urmărire a submarinului într-o zonă determinată și folosirea procedurilor de comunicații NATO pentru executarea manevrei, luptei antisubmarin și supraveghere maritimă. (F.B.)



▲ În perioada 17-30 mai s-a desfășurat în zona sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I exercițiul comun BLUE ROAD 2004 în cadrul căruia forțe aparținând României și Uniunii Statale Serbia-Muntenegru au colaborat în vederea rezolvării unei situații ipotetice de atac terorist. Forțele Navale au pus la dispoziția Comandamentului de Gestionare a Crizei, prin transfer de responsabilitate, monitorul Lascăr Catargiu, vedeta blindată Rovine și două grupe de scafandri (de incursiune, respectiv EOD). Pe 29 mai a avut loc, în prezența miniștrilor apărării din cele două țări vecine, exercițiul întrunit, timp în care, printre alte premiiere, a avut loc și primul rapel al Forțelor de Intervenție Rapidă pe o navă în mișcare. (I.B.)

Știri din flotă

► De la 1 septembrie 2003 nava *Emil Racoviță* a intrat în subordinea Direcției Hidrografice Maritime. Vechea navă a scufundărilor de mare adâncime a fost supusă unui proces de reparații curente (inclusiv demontarea instalațiilor de scufundare, reamenajarea spațiilor interioare și piturarea navei în alb), care s-a încheiat la sfârșitul anului trecut. *Emil Racoviță* este încadrat cu echipajul de pe *Eugen Stihl*, vechea navă de cercetări hidrografice, care la sfârșitul lunii iunie urmează să fie scoasă din serviciu. Comandantul navei este căpitanul Lucian Dumitrache, iar de la 1 iulie echipajul urmează să fie profesionalizat în întregime. Cu toate acestea, nava nu poate efectua cercetări hidrografice, deoarece nu dispune de aparatura necesară. După cum ne-a precizat comandorul Aurel Constantin, comandantul Direcției Hidrografice Maritime, mai este nevoie de o investiție de aproximativ 1,5 milioane de dolari pentru a o transforma într-o adevărată navă de cercetări hidrografice. Centrul de Cercetări Științifice al Forțelor Navale a elaborat deja un studiu de transformare a navei, până la sfârșitul anului urmând să fie elaborat și un proiect care să includă instalarea de laboratoare și echipamente specifice. Finalizarea acestui proces ar putea figura foarte curând pe lista de priorități a Forțelor Navale, deoarece intrarea în Alianța Nord-Atlantică presupune respectarea acelorași standarde, inclusiv realizarea interoperabilității și în domeniul hărților maritime. Solicitarea de furnizare a unor produse specifice de către Direcția Hidrografică Maritimă pentru membrii Alianței este limitată în prezent de lipsa fondurilor pentru achiziționarea echipamentelor specifice. (B.D.)



▼ De la 1 mai, după aproape un sfert de secol de existență în Forțele Navale, puitorul de mine *VAm. Ion Murgescu* (271) a fost scos din serviciu. Nava a

intrat în dotarea Marinei Militare, începând cu 27 octombrie 1980, la Divizionul 146 Dragoare de Bază și Puitoare de mine și plăși (denumirea

de atunci a unității), iar un an mai târziu a intrat în serviciu și cel de-al doilea puitor de mine, actualul *VAm. Constantin Bălescu* (274). Pe lângă numărul de bordaj, nava a primit actualul nume (ca și celelalte din marină) la 15 august 1991, cu ocazia sărbătoririi Zilei Marinei. Timp de aproape 24 de ani a executat misiunile specifice încredințate, chiar dacă în ultimul deceniu a avut lungi perioade de inactivitate. Numele mării personalități a marinei noastre, viceamiralul Ion Murgescu, rămâne însă să fie purtat mai departe de Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale și, mai ales, de Școala nr. 2 Valu lui Traian, recent botezată cu acest nume de către actualul Divizion de Nave Minare-Deminare, pavilionul navei fiind încredințat școlii. Puitorul de mine *VAm. Ion Murgescu* a fost transferat la Mangalia, unde urmează să fie dezafectat. (B.D.)



FREGATA MĂRĂȘEȘTI LA ISTANBUL

Pavilion NATO

Maior Costel SUSANU

Alături de oficializarea aderării României la NATO, participarea la

primul summit la nivel înalt al organizației, în calitate de membru cu drepturi depline, se constituie într-un eveniment de importanță națională.

România a participat la Summit-ul NATO de la Istanbul, desfășurat în zilele de 28 și 29 iunie, cu o delegație oficială condusă de către șeful statului și prim-ministrul Guvernului.

Fregata *Mărășești* a asigurat prezența pavilionului românesc la acest important eveniment. Nava-amiral a Forțelor Navale Române a plecat către Istanbul în dimineața zilei de 25 iunie, urmând să completeze gruparea navală formată din navele militare *Salihreis* (Turcia), *Smeli* (Bulgaria), *Klio* (Grecia) și *Segura* (Spania).

În programul fregatei *Mărășești* au fost incluse ceremonialuri militare, vizite la bordul navei, participarea la conferințe de presă precum și un exercițiu PASSEX cu o fregată turcească, pe 30 iunie, la încheierea misiunii.



Guvernul României a adresat mulțumiri Ministerului Apărării Naționale pentru modul în care a asigurat, alături de celelalte structuri, dispozitivul de securitate în perioada 27 - 28 mai cu ocazia desfășurării la Mamaia a reuniunii șefilor de state din Europa Centrală. La realizarea dispozitivului un rol important a revenit Statului Major al Forțelor Navale care a pus la dispoziție fregata *Mărășești* (comandant comandor Costel Tătaru), *NMIS Venus* (comandant locotenent Victor Durea), grupa de scafandri de la Mamaia (locotenent-comandor ing. Dan Burcuță), grupa de scafandri de la Ovidiu (MM II Ionel Moise), grupele operative de la Comandamentul Operațional Naval (contraamiral de flotilă Victor Blidea, comandant și căpitan-comandor Liviu Predat) și Centrul Radioelectronic și Observare (comandor Cristea Cucoșel) și grupa de coordonare de la Statul Major General (căpitan-comandor Dan Ciontoiu). (B.D.)



Cu ocazia încheierii misiunii sale în România, atașatul naval al Statelor Unite ale Americii la București, căpitan-comandorul Jeffrey B. Taub, însoțit de succesorul său, căpitan-comandorul Ronald T. Schall, a efectuat o vizită în mai multe unități ale Forțelor Navale Române din Dobrogea. Aceasta a inclus Batalionul de Infanterie Marină de la Babadag, Centrul Radioelectronic și Observare „Callatis”, fregata *Mărășești*, Comandamentul Operațional Naval de la Constanța și primirea oficială de la Statul Major al Forțelor Navale din București de către contraamiralul dr. Gheorghe Marin. De asemenea, cei doi ofițeri americani au efectuat o vizită și la sediul redacției revistei *Marina Română* din Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, ca urmare a bunelor relații de colaborare existente. Căpitan-comandorul Ronald T. Schall a preluat oficial funcția începând cu data de 18 iunie, prilej pentru redacția noastră de a-i ura și pe această cale bun venit în România. Pe toată durata mandatului său, început în ianuarie 2002, căpitan-comandorul Jeffrey B. Taub s-a dovedit a fi un adevărat prieten al redacției noastre, răspunzând cu promptitudine solicitărilor, fapt pentru care îi mulțumim și îi dorim succes în misiunile viitoare. Domnia sa a avut amabilitatea să facă o scurtă declarație pentru cititorii revistei noastre:



„Perioada în care am stat în România a coincis cu perioada în care Forțele Navale Române au înregistrat progrese remarcabile în procesul de reformă, redimensionare și modernizare. Achiziționarea celor două fregate din Marea Britanie va mări sensibil capacitatea de acțiune a marinei dumneavoastră în Marea Neagră, mai ales în acțiunile în comun cu alte grupări navale NATO. Cred că liderii Forțelor Navale Române au reușit să imprime marinei militare un curs ascendent, care îi va aduce succese în viitor. Desigur, România este, în termeni navali, ceea ce se numește o „marină mică”, dar este important ca în calitate de membru NATO – și acum aceasta este realitatea – să poată participa cu nave la acțiunile navale ale Alianței, ceea ce va deveni posibil o dată cu intrarea în serviciu a celor două fregate”. (B.D.)

veniment

oto
DINU

mai au intrat în dotarea
ilor de scafandri primele
mente de scufundare cu circuit
nchis și închis, complet
etice. Dotările, visate, așteptate,
de ani de zile de scafandrii noștri
e de ani buni pe lista de priorități a
lui de Scafandri și a Forțelor
e, au devenit, în sfârșit, realitate.
o de uriașul salt calitativ în munca
unile scafandrilor din Forțele
e, achiziționarea acestor
mente accelerează
ronalizarea și dă undă verde
arii evaluării din partea
smelor Alianței și realizării
operabilității cu forțele similare



Nevăzuți, neauziți, aproape nedetectabili...

SCAFANDRII ROMÂNI OPEREAZĂ LA ALTE „ADÂNCIMI“

Achiziționarea echipamentelor
de scufundare moderne
deschide noi perspective





„Lucrurile au început să se schimbe, prioritățile sunt din ce în ce mai clare și eu cred că în mai puțin de un an baza materială poate fi satisfăcătoare. Dar pregătirea trebuie reorientată spre amenințările actuale, spre tehnologiile actuale... Următorul pas este spre aparatul de respirat cu circuit semi-închis, complet amagnetic.” Afirmăția aparține locotenent-comandorului Marian Marin, comandantul Grupului de Scafandri EOD (noua titulatură oficială a fostului Grup de Scafandri de Luptă Deminori) și a fost făcută într-un articol publicat în revista noastră acum un an. Am ținut să o redăm în deschiderea materialului nostru pentru că este un exemplu fericit în care proiecțiile și așteptările, fie ele și pe termen scurt, s-au materializat. Mai precis, este vorba de achiziționarea echipamentelor de scufundare cu circuit semi-închis și închis, complet amagnetice, pentru început doar pentru grupele din cadrul celor două Grupuri de Scafandri destinate operaționalizării. Evenimentul – și cu siguranță printre scafandri el a fost astfel perceput – nu a lăsat indiferent pe nimeni deoarece reprezintă un semnificativ progres pentru buna desfășurare a misiunilor scafandrilor militari.

Complet amagnetice

De ce sunt atât de importante noile achiziții? Echipamentele de scufundare cu circuit semi-închis și închis, complet amagnetice, vor permite scafandrilor EOD, de exemplu, să acționeze în misiuni de luptă împotriva minelor moderne și în misiuni de salvare sub apă. Noile dotări (printre altele, scafandrii nu vor mai lăsa în urmă cunoscutele bule de aer care le trădau poziția) sunt lipsite de câmpul magnetic și acustic generate de aparatele de scufundare cu circuit deschis și vechile costume de scufundare. Acest lucru permite acțiunile la minele moderne și nu doar la cele vechi din ultimul război mondial. Desigur, probabil nu chiar la cele de ultimă generație, extrem de sofisticate,

deoarece tehnologia minelor și, mai ales, a senzorilor acestora, înregistrează o evoluție rapidă. Oricum, acest tip de echipament mărește autonomia scafandrilor sub apă, prin recircularea aerului, aspect care nu este de neglijat. Cel mai important este însă faptul că acum se poate vorbi de solicitarea unei viitoare evaluări NATO a scafandrilor EOD, astfel încât scafandrii noștri să poată fi declarați „complet interoperabili” cu ceilalți scafandri din Alianță.

Familiarizare și recepție

Familiarizarea cu noile echipamente – un fel de „școlarizare” – a scafandrilor s-a derulat pe parcursul lunii mai. Aceasta a presupus ieșiri aproape zilnice pe mare și antrenamente de scufundare, supravegheate în permanență de reprezentantul firmei producătoare. Am participat la o astfel de ieșire, la jumătatea lunii mai, cu vedeta *Saturn* și scafandrii EOD. Cu toate că vremea și marea nu au fost chiar favorabile – locul inițial de desfășurare a antrenamentelor a fost abandonat din cauza vântului puternic și a valurilor – scu-fundările au avut totuși loc în **a v a n p o r t u l** Constanța, într-o zonă familiară scafandrilor noștri, la un cablu și

jumătate travers de Agigea. Pe puntea pupa îți atrag atenția, aliniate, lăzile de transport a echipamentelor, impunătoare, negre și mai ales... grele. Fiecare cântărește 100 de kilograme și este nevoie de doi oameni pentru a fi manipulate, dar este un progres față de vechile genți utilizate. Aparatul de scufundare singur „bate” undeva la 50 de kilograme și este ușor de imaginat cum se simte scafandru care trebuie să îl ducă în spate, pe punte sau sub apă. Cei câțiva pași până la săritura în apă se fac, ca și echiparea, cu ajutorul colegilor. Complet echipați, trebuie să recunoaștem că oferă o imagine puțin stranie, cu un aer ușor SF datorat numeroaselor furtune, fire, senzori, instrumente sau vizorului, dar, mai ales, datorită culorii. Negrul costumelor de scufundare și al aparatelor de respirat îi fac să semene, cum spunea unul din glumeții de la bord, cu niște „uriași gândaci”...

Prioritară a fost siguranța scufundării. S-a acționat în echipe de câte doi, însoțiți permanent sub apă de un scafandru cu aparat de respirat cu circuit deschis, cu barcă la suprafață și scafandru de siguranță.

Familiarizarea cu aceste echipamente este un proces complex. Pe toată durata scu-fundărilor a fost evidentă preocuparea pentru detalii deoarece, paralel cu pregătirea și



instrucțiunile pe echipamente, se face și recepția acestora. De aici scufundări repetate, la adâncimi diferite – de la 15 metri, la cât s-au efectuat în timpul documentării noastre, la 50-60 de metri cu *RMS Grozavul* - deplasări sub apă sau doar scufundări, înregistrarea parametrilor, a consumului de aer, analizarea și explicarea, împreună cu reprezentantul firmei, a fiecărei situații în parte. O activitate care implică o mare responsabilitate dacă luăm în calcul doar costul acestor echipamente, care ajunge la câteva zeci de mii de euro fiecare.

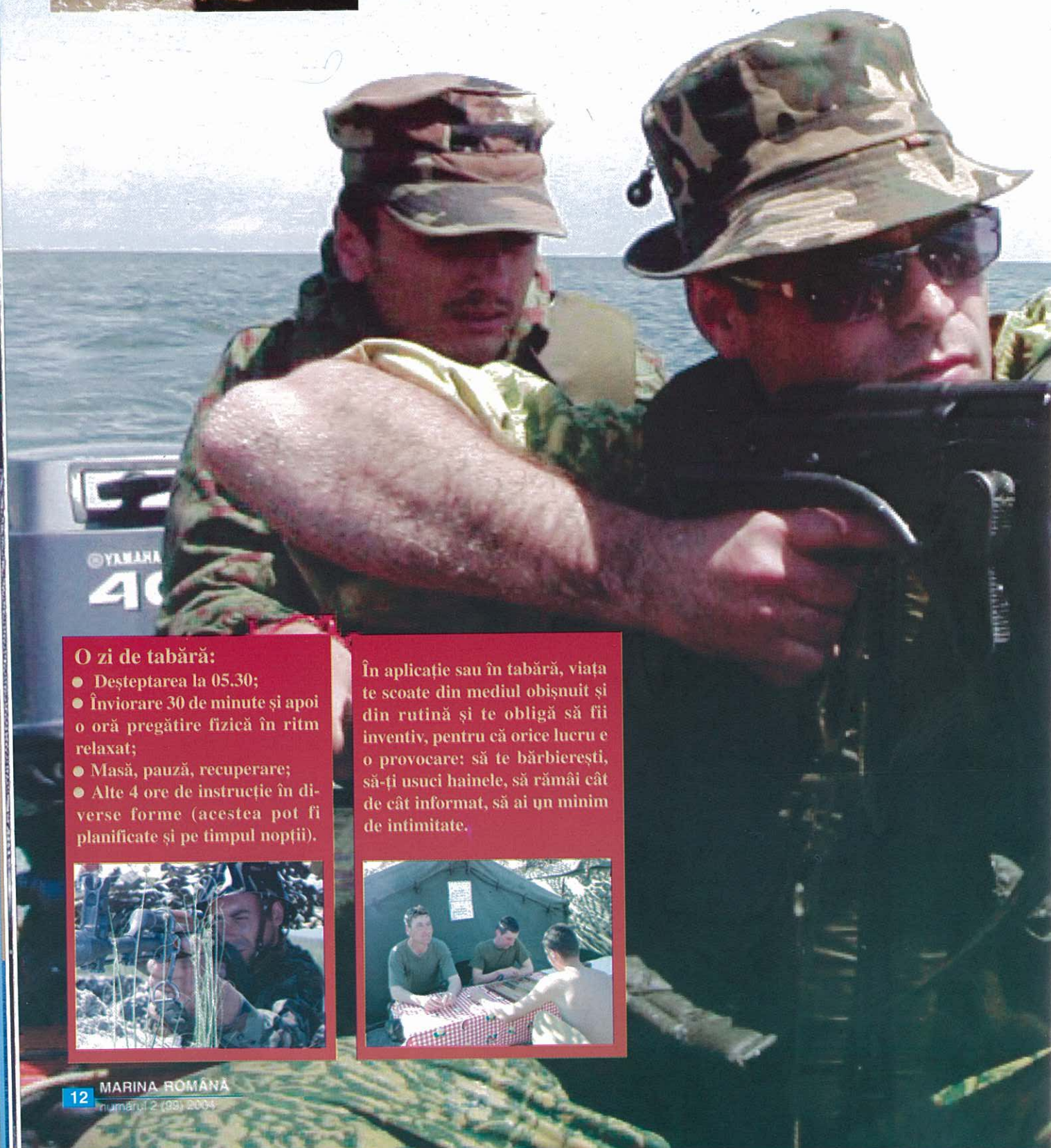
Procesul de dotare a grupurilor de

scafandri se derulează în continuare. Unele echipamente au venit deja (sonare, printre altele), unele urmează să sosească în perioada următoare. După cum afirma comandantul Grupului de Scafandri EOD, locotenent-comandorul Marian Marin, finalizarea acestor achiziții și procesul de operaționalizare vor aduce scafandrii militari în avangarda Forțelor Navale. După dotare, parțial realizată, urmează acumularea pregătirii de specialitate pentru cunoașterea și utilizarea tehnologiilor EOD și a standardelor de operare actuale. Deja se fac pași importanți și în această direcție. Capitanul Adrian Onțică, șeful grupei

EOD ce urmează să fie operaționalizată, a terminat recent un curs EOD acreditat NATO, în Grecia. Un început bun, dar este necesar să-și completeze pregătirea și prin parcurgerea unui curs de scafandri EOD acreditat NATO. Este o cale prin care vom ajunge să îndeplinim aceleași standarde cu ceilalți scafandri din țările Alianței. Spre deosebire de dotare, care în condițiile existenței resurselor financiare se realizează relativ repede, pregătirea scafandrilor pentru noile tipuri de misiuni se anunță a fi un proces mai dificil și de durată. Oricum, suntem convinși că acolo, jos, în lumea tăcerii, scafandrii mai au încă multe de spus.



Instrucție



O zi de tabără:

- Deșteptarea la 05.30;
- Înviorare 30 de minute și apoi o oră pregătire fizică în ritm relaxat;
- Masă, pauză, recuperare;
- Alte 4 ore de instrucție în diverse forme (acestea pot fi planificate și pe timpul nopții).

În aplicație sau în tabără, viața te scoate din mediul obișnuit și din rutină și te obligă să fii inventiv, pentru că orice lucru e o provocare: să te bărbierești, să-ți usuci hainele, să rămâi cât de cât informat, să ai un minim de intimitate.



Scurtă aplicație practică a versului
„Râul, ramul mi-e prieten numai mie”

Batalionul de Infanterie Marină

text și foto

Locotenent-comandor Ion BURGHISAN

Nici de infanterie, nici de marină, nici batalion cu adevărat, nici regiment pe de-a-ntregul, Batalionul de Infanterie Marină este o unitate unicat în țară: prin zona de responsabilitate pe care o acoperă, prin specificul misiunilor și, nu în ultimul rând, prin antrenamentele împinse către limita rezistenței umane.



O nouă orientare, o nouă misiune: Paza și securitatea portuară

O misiune apărută din necesitatea de a avea sub **comandă unică** securitatea navelor în orice port a fost de curând atribuită BIM. Securitatea danelor și a zonei de sub apă a acvatoriului unde este acostată o navă precum și securitatea dinspre mare în zona imediat apropiată navei-obiectiv revin, începând cu 1 iunie, **Companiei Pază și Securitate Portuară (PSP)**.

Până acum, protecția navelor și danelor se executa de

funcție de natura misiunilor, pe transportoare, bărci pneumatice sau pe mașini de teren. Ba, mai mult, împreună cu mijloacele de transport amintite, pot urca la bordul navelor cărora urmează să le asigure securitatea **oriunde în lume**. Necesitatea de a acționa independent la distanțe mari de țară a atras după sine completarea companiei PSP cu o **grupă de scafandri** care să poată patrula pe bărci pneumatice în acvatoriile porturilor și să verifice sub apă opera vie a navelor (partea de sub linia de plutire) și zona de acostare.

Militarii de pe toate palierele ierarhice (de conducere sau execuție) au fost selectați dintre **cei mai buni**. În componența companiei îi vom găsi pe



Poliția Militară, scafandri și infanteriști marini (unde era cazul). Fiecare cu bucățica lui de misiune, fiecare cu atribuțiuni și șefi proprii. Misiunile proaspăt înființatei subunități acoperă acum în totalitate atât navele străine aflate în vizită în porturile noastre, cât și pe cele românești, în țară sau în diverse teatre de război de pe glob.

Mobilitatea plutoanelor PSP este totală. Acestea se pot ambarca, în

cei mai buni înotători, trăgători de elită, luptători, pe cei mai rezistenți la efort fizic și psihic prelungit și pe cei mai bine antrenați în lupta corp-la-corp. Această selecție riguroasă ne determină să credem că, nu întâmplător, locotenentul Bogdan Carпов, școlit la „fabrica” de infanteriști marini americani din Quantico (Virginia), a fost numit comandant al Companiei Pază și Securitate Portuară.

La momentul realizării reportajului, compania împlinea vârsta de o zi. La început de drum, locotenentul Carпов afirma încrezător în viitor: „Noutatea e totală: cercetare, bărci, TAB-uri... trei elemente distincte care trebuie îmbinate. Militarii provin de la celelalte subunități. Au deprinderile de bază formate, se lucrează acum la coeziune. Prima misiune pe specific PSP va fi, probabil, în octombrie.”



Componenta navală

Până nu demult, **infanteriștii marini** se apropiu de noțiunea de **marină** prin apartenența (ca structură) la această armă și prin mediul de acțiune (fluviu, litoral, zonă lagunară). A! Și să nu uităm bărcile pneumatice de asalt din dotare! Acum însă **Grupul de Sprijin Nave** – alcătuit din remorcher fluvial, navă de sprijin logistic, șalupe fluviale și alte nave de transport trupe și materiale – a fost preluat de la Flotila de Dunăre și este direct subordonat conducerii Batalionului. Independența de acțiune crește astfel, putând fi chiar totală în misiuni de antrenament. În cele de luptă, însă, infanteriștii marini sunt sprijiniți de **Forțele Operative Navale**, unitatea devenind o parte componentă a unui complex mecanism coordonat de către Comandamentul Operațional Naval.

Așadar, cu o deschidere deocamdată bidimensională – terestră și navală – BIM așteaptă intrarea în componența sa a **Grupului de sprijin Elicoptere**. Ideea preluată de la Infanteria Marină americană ar putea prinde contur, conform planurilor de perspectivă, undeva la orizontul anului 2012.

Compania de geniu marină. Engineers, geniu, ingeniozitate

Prin restructurarea subunităților de geniu din zonă, **Compania geniu marină** a BIM a preluat atribuțiunile specifice pentru întreaga zonă de responsabilitate a Forțelor Navale. Acest lucru a dus în primul rând la o redimensionare a subunității în strânsă

corelare cu diversificarea misiunilor. Astfel, geniiștii marini vor face față de acum misiunilor de minare-deminare la fluviu, la litoral și în orice altă zonă, de înlăturare a urmărilor calamităților naturale, de amenajare a trecerilor de desant peste apă, de aprovizionare cu apă potabilă și energie electrică a altor subunități izolate, de amenajare a unor căi de acces și nu numai. Pentru a demonstra foarte pe scurt necesitatea existenței Companiei de geniu marină, vom aminti intervențiile (încă proaspete în memoria militarilor participanți) la dezăpezirea căilor de acces dintre Babadag și Tulcea precum și la inundațiile din Jurilovca și Vișina, când locuitori din zonă au fost tratați și cazați temporar în unitate.

pentru depozitarea muniției și a hranei. După aproape 48 de ore de ploaie puternică, doar apa potabilă a rămas neudată. **Corturile individuale** și cele de 4 persoane „își amintesc” probabil de vremurile de demult, când nici ploaia, nici grindina, nici ninsoarea nu le străpungea. Acum au rămas doar cu amintirile de altădată în fața perseverenței intemperiei. De ținuta de instrucție **rip-stop**, ținută impermeabilă, ce să mai amintim... Este, în acest moment, doar un vis frumos pentru infanteriștii marini.

Comunicațiile între subunitățile batalionului sunt corespunzătoare. La activitățile independente acoperă necesarul de transmitere-recepționare a



Putem mai mult, dar ne trebuie mai mult

Capitolul probleme pe linie de logistică este unul care nu se va epuiza niciodată. Și nu numai pentru militarii români, ci și pentru oricare din lume. Nevoile sunt impuse întotdeauna de cerințe. Nevoia și situațiile limită ne învață. La aplicația și tabăra desfășurate recent, ploaia a scos la iveală limitele echipamentului actual al infanteriștilor marini. Sunt necesare mai multe **corturi de comandament**. Au fost suficiente pentru punctele de comandă de bază și de rezervă, dar situația din teren a demonstrat necesitatea altor câteva pentru curățirea armamentului pe timp nefavorabil, pentru uscarea efectelor (care nu se poate face în corturile individuale),

Fiecare secundă în tabără este o modalitate de instruire. Conștientă sau inconștientă. Fiecare pas, fiecare gând, fiecare situație grea depășită duce la crearea deprinderilor de luptător.





ordinelor și rapoartelor. În momentul în care se pune însă în practică un scenariu de cooperare cu alte unități în conformitate cu cerințele NATO, comunicațiile sunt mult sub calificativul „satisfăcător”. Există câțiva pași făcuți prin achiziționarea de stații Panther, dar la efectivele și desfășurarea în teren a BIM este necesar un efort mult mai însemnat.

Aplicație, tabără sau ambele

În prima perioadă, desfășurată în teren, militarii au dat piept direct cu „inamicul”. Este etapa aplicației, sub genericul RECHINUL 2004.

Comandantul batalionului, colonel Vasile Romanescu, a verificat acțiunea subordonaților pentru **nimicirea desantului tactic debarcat și trecerea la apărare în afara contactului cu inamicul la litoral**. Accentul s-a pus pe acțiunile independente ale subunităților, dându-se o mare libertate comandanților de la niveluri mici. În cadrul aplicației s-a făcut evaluarea anuală de ansamblu a nivelului de pregătire atât a subunităților cât și a comandamentului în conformitate cu standardele NATO. În funcție de rezultatele obținute, în continuare se vor stabili prioritățile de instruire în perioada imediat următoare, iar planul de instrucție se va adapta în conformitate cu nevoile reieșite în urma bilanțului.

Timpul operativ s-a comprimat pentru a cuprinde cât mai multe activități. Primul ucis pe câmpul de luptă a fost timpul liber. În doar 5 zile, orarul ceasornicului operativ (fictiv) a indicat de 14 ori ora 00.00. Momentele create au fost dintre cele mai diverse. Se pune accentul pe modalitatea de acțiune împotriva **provocărilor asimetrice**, de tip terorist. Modul de acțiune se schimbă permanent în confruntarea cu un inamic inteligent, nevăzut, flexibil. Aceste

premise obligă batalionul la o organizare astfel încât **mobilitatea și flexibilitatea** să fie maxime. Pregătirea se cere a fi multi-dimensională și în medii variate de acțiune: apă sau uscat, spații aglomerate, porturi.

Antrenamentele sunt neiertătoare pentru că **inamicul nu iartă**. Bocancii calcă nisipul, bălțile, mlaștina, dar militarii nu se apleacă sub greutatea armamentului și efectelor. Comandanții, pe lângă reacția la propriul efort prelungit, au tot timpul un ochi pentru subordonați. În etapa următoare va trebui să remedieze și să consolideze ceea ce condițiile prelungite de stres fizic și psihic au fisurat în cele câteva zile.

În aplicație nu există program. Orele de masă și odihnă sunt hotărâte de multe ori de către inamic. Timp liber nu există. Abia că se poate vorbi despre



Efortul în tabără trebuie dozat astfel încât activitățile să ducă la refacerea capacității de luptă, nu la reducerea ei.



perioade de acalmie. Atât cât să-ți tragi suflul și să o iei de la capăt.

Momentele create sunt cunoscute numai de către conducerea aplicației și sunt cât mai apropiate de situații practice posibile. Trebuie avut în vedere că nu toate situațiile vor un răspuns în forță. Un element de noutate a fost necesitatea selectării informațiilor utile din **supraîncărcarea cu date**. Pentru că nu s-a inventat mașina care să facă deosebirea între mesajele utile și cele inutile sau care să stabilească prioritățile, antrenamentul dus către extreme îl va transforma pe om, pe luptător într-o astfel de mașină. La un moment dat, deprinderile formate în acest fel de aplicație vor deveni **instincte**.

În comparație cu aplicația, tabăra ce se desfășoară pe parcursul următoarelor 5 zile pare un sejur în stațiune. Închipuiți-vă cum a fost aplicația dacă un program de 10 ore de instrucție înseamnă relaxare. Acum se pune accentul pe **recuperare**, dar **în ritm alert**. În același timp se remediază deficiențele, se refac exercițiile la care militarii nu s-au încadrat în baremul de „foarte bine”, singurul de altfel pe care infanteriștii marini îl acceptă. Se repetă pas cu pas, acțiune cu acțiune până când se iese din „eșecul” calificativului „bine”.

În tabără, la umbra plaselor de mascare și sub tirul neconținut al „aviației” țăntarilor se verifică metodele cele mai eficiente de **refacere fizică și psihică** după **stresul luptei**. Se folosește în acest sens experiența trupelor care au participat la acțiuni de luptă în Irak sau Afganistan, experiență oglindită în articole și lucrări de specialitate.

În încercarea noastră de a pătrunde mai adânc în „spiritul” taberei, am înțeles că cel mai important lucru aici este traiul în comun și depășirea **în echipă** a situațiilor limită. Am învățat în mijlocul

infanteriștilor marini că un joc de fotbal pe nisip este de fapt o modalitate de întărire a coeziunii, dar și a combativității în formă recreativă. Am constatat că o baie în mare (la care noi, chiar iunie fiind, nu ne-am încumetat) este o formă obligatorie de călire fizică pentru militarii care acționează pe bărcile de asalt, dar nu numai pentru ei (de altfel, i-am văzut pe infanteriștii marini intrând în apă până la gât, cu armamentul individual deasupra capului, pe o vreme mult mai aprigă decât cea de acum). Nu în ultimul rând, am înțeles că somnul în cort, masa în condiții de campanie și baia „la sticlă” sunt tot atâtea modalități de instruire.

Râul, ramul, personaje principale

Pentru a ne fi alături, mediul natural trebuie la rândul său protejat. De altfel, acțiunile militare în zona lagunară și în Delta se desfășoară în baza unei aprobări de mediu dată de Guvernatorul Agenției Rezervației Biosferei Delta Dunării. Nu acesta este însă motivul principal pentru care se iau în considerare, la planificarea misiunii, zonele protejate și zonele tampon, ci modul de gândire al militarului care se folosește de resursele naturale pentru a supraviețui. Vă putem garanta că, după 2-3 zile de „supraviețuire”, în care veți fi obligați să vă hrăniți exclusiv cu ceea ce vă oferă natura, altfel veți privi fiecare fir de iarbă. Or, infanteriștii marini fac cu regularitate acest fel de exerciții. Protejarea faunei și florei pe toată suprafața pe care se desfășoară acțiunile a devenit pentru „stăpânii lagunelor” un instinct. Singurele animale care pot fi stărpite sunt țăntarii... Fără succes însă.

Profesionalizarea completă – un vis împlinit

RECHINUL 2004 a fost prima aplicație și prima tabără cu efective **100% profesionalizate**. Deja modul de gândire, atât al conducătorilor cât și al executanților, a înregistrat un salt calitativ pentru că motivarea luptătorilor se face mult mai eficient acum. Dacă militarii în termen (MT) puteau fi utilizați doar în anumite limite (în funcție de pregătirea lor), militarii angajați pe bază de contract (MAC) pot îndeplini cu succes misiuni mai apropiate de extrem. Nivelul de inițiativă este diferit, în cazul profesioniștilor fiind tot mai mult **stimulat și răsplătit**.

Pârghiile de motivare și-au schimbat atât forma cât și forța. Pedepsele, care în cazul MT dădeau rezultate, au fost înlocuite de mustrări ce implică și provoacă spiritul de echipă și mândria profesională.

„Din cauza ta echipa din care faci parte nu și-a îndeplinit misiunea!” este cea mai grea mustrare pentru un profesionist.

Se folosește tot mai frecvent de către comandanți motivarea pecuniară și perspectiva avansării în carieră. Locțiitorul comandantului batalionului, locotenent-comandorul Ady Lupașcu a ținut să sublinieze calitatea deosebită a subofițerilor proveniți din MAC-i, unii dintre ei foști MT ai unității: **„Sunt adevărata coloană vertebrală a armatei, nu este doar un slogan împrumutat. Unora dintre ei le-aș putea da oricând, fără reținere, comanda unei companii chiar. Se simte diferența dintre cei plecați de aici din unitate în Școala de aplicație și apoi reveniți pe posturi de subofițeri față de cei care nu au avut niciodată contact cu infanteria marină.”**





Marina Română

Vedetele blindate fluviale
Rovine și Posada



Scafandrii de mare adâncime
au revenit pe *USNS Apache*

Antrenamente comune la adâncimea standardelor dorite



Alături de scafandri EOD și scafandri de luptă, grupurile de scafandri de mare adâncime reprezintă o componentă importantă a Centrului de Scafandri și a Divizionului Nave Scafandri din compunerea căruia fac parte. Reunite în secția care acum se numește Intervenție-salvare cu scafandri de mare adâncime, grupurile, unul bazat pe nava *Grigore Antipa* și celălalt pe *R.M.S. Grozavul*, sunt formate din scafandri, maiștri militari și salariați civili, oameni cu mare experiență, capabili să execute lucrări complexe la mare adâncime. După trecerea navei *Emil Racoviță* în subordinea Direcției Hidrografice Maritime anul trecut, grupul de scafandri de mare adâncime a fost transferat pe *R.M.S. Grozavul*. În ultima decadă a lunii iunie a revenit în portul militar Constanța și nava *Grigore Antipa*, după câteva luni petrecute la șantierul naval Brăila pentru reparații, astfel încât în prezent cele două nave, la care se adaugă două șalupe de remoraj și salvare, sunt eficiente. *"Spre tristețea unora – cu referire directă la celelalte firme civile de scafandrierie și la relațiile concurențiale existente, n.red. – am revenit și vom reveni mereu în actualitate. În urma unor evaluări NATO toată lumea se întreabă de capacitățile scafandrilor de mare adâncime. Noi existăm, ne facem treaba, dovadă și acest exercițiu pe care l-am executat cu scafandrii americani de pe nava USNS Apache"* – ne-a declarat căpitan-comandorul Valentin Băluță, șeful Secției intervenție-salvare cu scafandri de mare adâncime.

Este adevărat, vizita remorcherului oceanic (sau mai exact a navei de salvare, după misiunile încredințate) *USNS Apache* și a Unității Mobile de Salvare cu Scafandri 2 de la bordul acesteia a avut drept scop executarea unor scufundări și antrenamente în comun. *USNS Apache* aparține U.S.Navy, dar nu este o navă militară, întreg echipajul, inclusiv comandantul, fiind civili, doar scafandrii de la bord fiind militari. După cum ne spunea comandantul navei, Charles R. Rodriguez, fiind o navă în serviciul public nu are un port de ataș, cel mai frecvent găsimu-se la Norfolk, Virginia, atunci când nu execută misiuni cu durată de șase luni în Marea Mediterană sau Oceanul Atlantic. Nava se află pentru a doua oară în România (prima dată vizitând Constanța cu ocazia

exercițiului Cooperative Partner 2002) de această dată măsurile de securitate fiind evidente. Dana 0 a fost împânzită de bariere din blocuri de beton, containere pentru blocarea drumului de acces și polițiști militari. Chiar pe puntea de comandă a navei, în ambele borduri, s-au aflat montate în permanență mitraliere de calibrul 7,62, gata de tragere și cu muniția aferentă, ca urmare a noilor măsuri de securitate instituite la bordul navelor americane datorate creșterii amenințării teroriste. Deși s-a aflat la Constanța timp de o săptămână (13-19 iunie) scufundările



în comun s-au desfășurat doar pe parcursul a două zile, restul timpului fiind rezervat instructajelor, analizelor și schimbului de informații.

Antrenamentele în comun, după cum era de așteptat, nu au ridicat nici un fel de probleme, atât pentru scafandrii noștri, dar și în opinia omologilor americani. Maistrul militar principal Russ Mallet, scafandru principal și șeful scufundărilor, ne-a precizat: *"Se remarcă progrese vizibile în comunicare, cunoașterea și folosirea aparaturii de scufundare. Nu au existat nici un fel de probleme, scafandrii români fac aceleași lucruri pe care le facem și noi. Scafandrii români au fost chiar lângă noi, ne-am ajutat reciproc la echipare, la deplasare, ne-am scufundat în echipă mixtă și totul a decurs normal."*

Pe parcursul celor două zile s-au rulat scafandrii de mare adâncime români din ambele grupuri astfel încât cât mai mulți dintre ei să experimenteze scufundarea cu tehnică și aparatură americană, care este puțin diferită de cea din dotarea Centrului de Scafandri. Căpitanul Laurențiu Cocea, comandantul grupului de scafandri de mare adâncime de pe

nava *Grigore Antipa*: *"S-au executat scufundări la adâncimea de 25-30 de metri, inclusiv activități de tăiere sub apă, sudură și de căutare subacvatică a diferite obiecte. Scafandrii noștri s-au adaptat foarte bine la tehnica și echipamentul partenerilor noștri americani."*

O activitate de succes, tratată profesionist de scafandrii ambelor părți și cu certe și dorite perspective de dezvoltare. Concluzia a fost formulată de șeful secției, căpitan-comandorul Valentin Băluță: *"A fost o bună oportunitate pentru noi să facem un schimb de idei, de experiență, în primul rând în ceea ce privește activitatea de scufundare. Toată logistica scufundării a fost suportată de partenerul american, mă refer la electrozi, tehnică și aparatură de scufundare, sonar. Și pe linia de căutare-salvare pe mare am avut schimburi de experiență cu comanda navei Apache în care am văzut și revăzut procedurile NATO standard care se folosesc în*



diferite misiuni de salvare pe mare și remoraj, atât din punct de vedere militar cât și din punct de vedere civil, în conformitate cu convenția de salvare pe mare, și cred că am atins un grad bun de operativitate. Am văzut că stăm bine la capitolul tehnici, proceduri, chiar și la capitolul instrucție. Mai sunt necesare fonduri, zile de ieșire pe mare și, în primul rând, exerciții comune, pentru că este foarte ușor să te pregătești cu cineva care are standardul atins și să vezi unde trebuie să ajungi."

MIRCEA într-un marș istoric

Maior Costel SUSANU

Pentru a doua oară în 65 de ani de serviciu, nava-școală *MIRCEA* a traversat Oceanul Atlantic. Aflat în a doua parte a marșului de instrucție, după ce a parcurs peste 7.600 de mile marine, velierul Forțelor Navale Române a ajuns pe 17 iunie în portul american Charleston. Aceasta a fost ultima escală înaintea intrării propriu-zise în competiția nautică TALL SHIPS CHALLENGE 2004, care se desfășoară în perioada 16 iunie - 8 august pe coasta de est a Statelor Unite și Canadei.

Mircea a părăsit Constanța pe 19 aprilie, având la bord aproape 200 de oameni, emoționați de aventura la care participă și, totodată, mobilizați de forță pe care o insuflă un echipaj competent și bine omogenizat.

Până acum graficul de marș a fost respectat, activitățile planificate fiind îndeplinite în condiții foarte bune.

Cei 71 de studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și 31 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” au continuat pregătirea teoretică și practică, la bordul navei desfășurându-se inclusiv examenele de sfârșit de an.

Nava-școală a fost primită cu admirație în toate porturile vizitate până acum, interesul populației fiind surprins și în unele imagini din fotoreportajul realizat cu fotografiile trimise de către maiorul Leonard Mocanu, ofițerul de relații publice aflat la bordul navei.





Alma Mater



Foto: Academia Navală

▲ În organizarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” s-a desfășurat, în perioada 27-28 mai, cea de-a XXVI-a ediție a sesiunii anuale de Comunicări Științifice Studentești. Manifestarea s-a

bucurat de prezența a 10 instituții de învățământ superior militar și civil, cu 300 de participanți care au prezentat peste 270 de lucrări științifice, grupate pe 9 secțiuni: inginerie electrică și mecanică,

matematică-informatică, navigație și manevra navei, mașini termice, sisteme, instalații și automatizări navale, limbi străine, științe socio-umane și economice, tehnică militară, transport maritim și economia transportului maritim. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” are o îndelungată tradiție în creația științifică studentescă. Anual, cercurile științifice au o contribuție semnificativă la rezolvarea unor teme de cercetare de care se bucură facultățile și catedrele Academiei. Angrenarea studenților la activitatea de cercetare științifică vizează consolidarea principalelor articulații ale învățământului de marină, cu precădere legătura formativă dintre teorie și practică. Temele prezentate în cadrul acestei sesiuni vor constitui un valoros fond documentar al cărui beneficiari vor fi instituțiile participante. (M.S.)



▲ La sfârșitul lunii iunie, 95 de elevi, absolvenți ai clasei a XI-a, de la Colegiul Militar Liceal „Mihai Viteazul” din Alba Iulia au vizitat Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Școala Militară de Maiștri

a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, unde le-au fost prezentate facilitățile de pregătire existente în cele două instituții și perspectivele carierei de cadru militar în Forțele Navale. Activitatea face parte



din programul de orientare școlară și profesională derulat anual de respectivul colegiu în instituțiile militare de învățământ din diferite categorii de forțe și specialități. (F.B.)

În ziua de 21 iunie, studenții Felicia Manoliu și Costel Șerbea, absolvenți ai anului I la Facultatea de Marină Militară – Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, au plecat la Academia Navală a Statelor Unite ale Americii din Annapolis, Maryland, unde în perioada 2004-2008 își vor continua pregătirea în specialitățile ofițer electromecanic, respectiv ofițer punte. Menționăm că Academia Navală „Mircea cel Bătrân” constituie, prin studenții Facultății de Marină Militară, baza de selecție a studenților români care studiază în prezent la Academii Navale din Statele Unite, Italia, Grecia și Japonia. (F.B.)



Alma Mater

KALIMERA ROMÂNIA!

Locotenent-comandor
Ion BURGHÎȘAN

În momentul în care pe dana la care acostaseră fregata *Kountouriotis* și nava de debarcare *Ikaria* au coborât două studente îmbrăcate în uniforma Forțelor Navale române, mi-am imaginat, fără voie, un Ulise sedentar și o Penelopă ce pornește într-o istovitoare și plină de învățăminte Odisee.

Jumătate din acest crâmpei de imaginație era deja realizat. Jumătatea bună. Studentele (ar trebui să obligăm limba română să accepte femininul „cadetă-cadete”) Roxana Manea și Carmen Tamba călcau acum pe pământ românesc după 17 zile de stagiul (7 - 24 mai 2004) la bordul fregatei grecești *Kountouriotis*. În acest timp, navele având la bord cadeții din anii I și II ai Academiei Navale elene au plecat din portul Pireu (Grecia) și au mai acostat în Varna (Bulgaria) și Odessa (Ucraina).

După demersuri relativ anevoioase am reușit să le „smulgem” câteva impresii despre viața la bordul unei nave militare străine.

Cum a fost marșul până acum?

Student fruntaș Roxana Manea: „A fost bine. Suntem privilegiate pentru că aici, în Academia Navală, am fi avut posibilitatea abia la sfârșitul anului III să facem stagiul pe o navă de luptă. Așa am făcut carturi pe comandă, servicii, am avut exact același program cu colegii greci. Instructorii sunt exigenți și se străduiesc să transmită cât mai mult din experiența lor celor neinițiați”.

Student fruntaș Carmen Tamba: „A fost prima noastră ieșire pe mare și, mai mult, a fost prima ieșire peste hotare. Este o experiență inedită. Ne-am integrat aici într-o adevărată echipă alături de cadeții greci”.

Vremea a fost bună în general. Au fost și mici „furtuni” pe mare și în stomac, dar concluzia generală este esențială: opțiunea pentru cariera de ofițer de marină rămâne definitivă.

Ați învățat grecește în scurta perioadă petrecută la bord?

Student-fruntaș Roxana Manea: „Nevoia ne-a

obligat să învățăm câteva cuvinte grecești. Am învățat formule simple de salut, am învățat să numărăm pentru a putea raporta drumul când ne aflăm la timonă și alte câteva cuvinte și expresii de bază. Cadeții greci ne-au tot repetat cuvintele până ni s-au fixat în memorie. În rest, am comunicat în engleză și ne-a fost ușor pentru că majoritatea colegilor și instructorilor vorbesc bine engleza”.

Ei s-au „contaminat” cu expresii și cuvinte românești?

Student-fruntaș Carmen Tamba: „Da, și ei au învățat cuvinte și expresii românești, din proprie inițiativă. Ne-au întrebat și noi i-am ajutat să poată rosti corect „bună ziua”, „bună dimineața”, „poftă bună”.



Iahting

Gust amar pentru veliștii Academiei Navale

Trofeul Academiei Navale și al orașului Livorno



Bogdan DINU

Orașul Livorno a găzduit, în perioada 27 aprilie – 2 mai, a XXI-a ediție a Trofeului Academiei Navale și al orașului Livorno, o competiție nautică internațională de referință pentru lumea navigației cu vele și cea marinărească în general, care deschide stagiunea marilor regate din Mediterana. Și anul acesta au existat câteva idei forță care au inspirat Trofeul Academiei Navale și al orașului Livorno (TAN). Una dintre ele a fost atenția acordată tinerilor, cei care reprezintă viitorul navigației cu vele, prin diversele momente sportive dedicate lor. Alta, la fel de importantă, a fost caracterul internațional al competiției, în concordanță cu punctul de vedere al Marinei Militare italiene, și anume că marea unește popoarele prin folosirea unui singur limbaj, cel marinăresc. De altfel, colegii noștri de la „Notizzario dela Marina”, revista Marinei Militare italiene, au reflectat evenimentul, rezervând spații ample în paginile publicației. Caracterul internațional s-a concretizat în participarea sportivilor din 24 de țări: Albania, Bulgaria, Croația, Egipt, Finlanda, Franța, Germania, Italia, Japonia, Libia, Malta, Olanda, Polonia, Portugalia, România, Rusia, Serbia și Muntenegru, Spania, Turcia, Ucraina, Emiratele Arabe Unite, Marea Britanie, Statele Unite ale Americii și Grecia (pentru mai multe detalii, fotografiile sau clasamente finale oficiale puteți accesa și site-ul oficial TAN, www.trofeoaccademianavale.com).

Pentru a treia oară consecutiv, echipa de iahting a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a participat la competiție, concurând la clasa J24 pe o ambarcațiune pusă la dispoziție de către gazde. Echipajul a fost format din studenții Andi Maraloi (skiper), Marcelino Bellecciu, Radu Mihai, Georgiana Marin, Marcel Cîrnu și locotenent-comandorul Marian Traian, șeful lotului. Comportarea bună a veliștilor noștri nu a putut compensa însă dezavantajele inițiale (necunoașterea bărcii pentru că în țară nu există această clasă) și ghinioanele din timpul concursului (ne referim la ruperea veleii Genovez în prima regată și slăbirea reglajelor făcute datorită materialelor uzate). După prima zi de concurs echipajul românesc a ocupat locul 20, după a doua zi locul 15, iar după



a treia zi locul 10. Studenții veliști au rămas însă cu un gust amar deoarece nu au putut nici măcar să încheie competiția, și aceasta nu din vina lor. „Dacă s-ar fi participat și la ultima zi de concurs echipa ar fi putut să se claseze pe locul 7-8 din 24 de echipe participante, dar acest lucru nu a fost posibil datorită faptului că la ora 13.00 a trebuit să plecăm la aeroportul din Pisa pentru a ne ambarca în avionul spre țară, conform planificării de pe biletele primite la plecare(!!!)” – ne-a declarat locotenent-comandorul Traian Marian, șeful lotului.

În final, la terminarea competiției, echipajul nostru a ocupat locul 15. Iată cum o participare la o competiție nautică de asemenea anvergură, trofeul Academiei Navale și al orașului Livorno, poate fi ratată sau, în cel mai bun caz, nefinalizată. Iahtingul românesc, inclusiv cel care supraviețuiește prin Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, rareori are vânt bun în vele. Și atunci când reușește acest lucru, este sabotat de „detalii”...

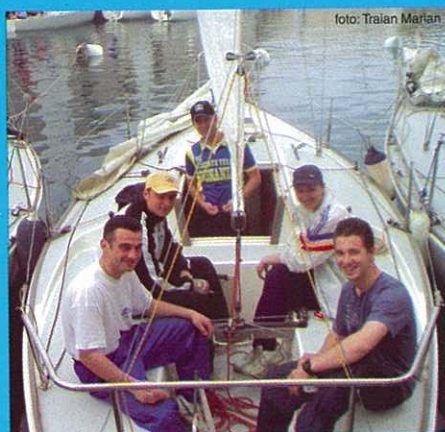


foto: Traian Marian

ȘTEFAN CEL MARE

ÎN ONOMASTICA NAVALĂ ROMÂNEASCĂ

Siajul
istoriei

Anul 2004 a fost declarat în România „Anul Ștefan cel Mare și Sfânt”. Comemorarea a 500 de ani de la moartea domnitorului care a dat numele unei epoci în istoria noastră medievală – Epoca lui Ștefan cel Mare – e un bun prilej pentru opinia publică de a afla lucruri mai puțin cunoscute despre marele domnitor. Pentru că dincolo

de războaiele și citorile cunoscute, Ștefan cel Mare este considerat de către istorici și drept unul din primii domnitori care au inițiat o politică navală. Cu sprijinul cercetătorilor de la Muzeul Marinei Române vă propunem în acest număr două articole care, sperăm noi, vor trezi interesul cititorilor iubitori de mare și marină.

Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**

Muzeul Marinei Române

Primele iahturi regale din istoria Marinei Române au purtat numele voievodului Ștefan cel Mare, navele fiind în epocă printre cele mai moderne, luxoase și rapide bastimente din lume. Bastimentul *Ștefan cel Mare* a fost recepționat și armat în luna martie 1867, sub comanda căpitanului Ion Carali. Nava avea următoarele caracteristici: deplasament - 352 tone, lungime - 58 metri, lățime - 9,8 metri, pescaj - 1,1 metri, viteză - 14,8 km/h. Propulsia era mixtă, cu vele și zbaturi. La prima armare, nava dispunea în borduri de câte două falconete turnate în Piemont, care armaseră cu 20 de ani înainte goeleta *Emma*. Ulterior, pe navă au fost montate patru tunuri *Krupp* din oțel, calibrul 78 mm.

În drum spre Giurgiu, unde urma să aibă loc ceremonialul intrării în serviciul Flotei, la 17 martie *Ștefan cel Mare* a fost abordat de vaporul austriac *Szecheny*, scufundându-se la 5 mile aval de Cernavodă, în dreptul localității Seimeni. Comisia a constatat că manevra efectuată de căpitanul Carali a fost greșită, guvernul român fiind obligat să achite cheltuielile de reparație ale vaporului *Szecheny*.

Iahtul a fost ranfluat și transportat la Turnu Severin, unde, după demontarea mașinii, a fost urcat pe cală în vederea executării reparațiilor. După aducerea navei în stare de navigație, iahtul a fost trimis la Pesta, unde, sub supravegherea locotenentului Nicolae Dumitrescu Maican, i s-au schimbat tablele rupte. La 1 august 1868, *Ștefan cel Mare* a fost adus în țară și armat la Galați, iar la 5 noiembrie s-a deplasat sub comanda căpitanului Fougère la Giurgiu, unde a fost inspectat de Carol I. Intrată în serviciul Flotei, nava a fost amenajată ca iaht regal, înlocuind bastimentul *România* în călătoriile Suveranului și ale familiei sale pe fluviu.

În anul 1891, după 23 de ani de serviciu, iahtul *Ștefan cel Mare* a fost șters de pe lista Flotei. Întrucât bastimentul era destul de rezistent și putea să mai reziste încă 30 de ani dacă era întreținut, a fost transformat în ponton, servind drept cazarmă plutitoare Școlii de Manevre.

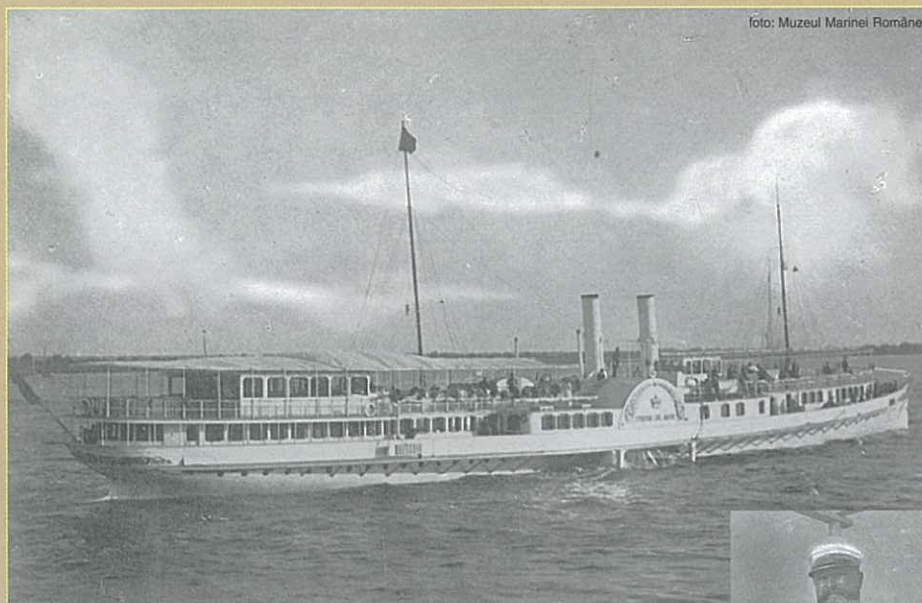


foto: Muzeul Marinei Române

Singurul inconvenient era consumul mare al căldărilor.

Iahtul regal, *Ștefan cel Mare II* (ex-Orient)

Cel de-al doilea iaht regal omonim a fost lansat la apă în anul 1870, în Șantierul Naval Lanter. Societ. Danubiene din Alkofen, pentru Societatea de Navigație austriacă D.D.S.G. din Viena. Această navă, botezată inițial *Orient*, a fost proiectată de inginerul John Murray în Șantierul Naval Denny din portul scoțian Dumbarton. Dotat cu o mașină cu aburi tip Compound, cu cilindri oscilanți de 820 CP, iahtul putea atinge viteza record de 22 Nd în ape liniștite. Piese componente - cazanele, mașina cu aburi, zbaturile, diversele componente și părți din navă - au fost confecționate separat, la Dumbarton, corpul navei și asamblarea făcându-se la Obuda-Budapesta.

Nava a costat 350.000 de lei și avea următoarele caracteristici: deplasament - 520 tone, lungime - 76,2 metri, lățime - 8,4 metri, lățimea totală cu tamburii zbaturilor - 16,1 metri, pescaj - 2,57 metri,

670 CP. Avea două catarge și două coșuri telescopice lungi și subțiri, înclinate spre pupa. De asemenea, dispunea de o stație T.F.S. de 1 Kw tip Telefunken. *Orient* avea trei clase super luxoase, săli uriașe de bal sau pentru banchete, personal specializat, precum și bucătari și cofetari, cu reputație, francezi, vienezi și maghiari.

De la încetarea războiului și până în anul 1938, iahtul regal a staționat la Galați. Doar în anul 1928 a mai făcut o călătorie pe Dunăre cu familia regală la bord. În anul 1937 iahtul a fost preluat de N.F.R. În Șantierul Naval Turnu Severin i-au fost înlocuite cazanele, a fost reparată și echilibrată mașina cu aburi, spațiile de locuit au fost transformate de la clasa regală la clasa turist, iar cele două coșuri au fost înlocuite cu unul singur. Nava și-a reluat activitatea în anul 1939, timp de un an fiind închiriată de o agenție de turism germană pentru a efectua curse regulate de pasageri pe linia Vâlcov-Viena și retur. Cariera navei s-a încheiat accidental, în timpul celui de-al doilea război mondial.



POLITICA NAVALĂ A DOMNITORULUI ȘTEFAN CEL MARE



Muzeograf

Georgeta BORANDĂ

Muzeul Marinei Române

În anul suirii sale pe tronul Moldovei, Ștefan cel Mare moștenise de la înaintașii săi, Roman I și Alexandru cel Bun, care se intitula în actele emise „domni ai Moldovei de la munte până la mare”, ieșirea la mare, întrucât printre cetățile sale de graniță se afla și Cetatea Albă, situată la vărsarea Nistrului în Marea Neagră. Stăpânirea litoralului pontic a permis acestor voievozi ai Moldovei să-și facă simțită prezența în Marea Neagră, prin flote impunătoare, fapt care a putut îndreptăți în epocă opinia potrivit căreia, la vremea respectivă, această mare era considerată un „lac moldovenesc”. La Cetatea Albă funcționa un șantier de construcții navale, fiind în același timp și principala bază a navelor moldovenești, așa numitele pânzare, renumite în epocă. Acestea erau nave de o construcție specială, cu prova înaltă și întoarsă și cu pupa tăiată drept și terminată cu două prelungiri. Pânzarele aveau un singur catarg și două vele pătrate și arborau un pavilion roșu cu însemnele Moldovei: capul de bour cu o stea cu cinci colțuri între coarne, o lună nouă în stânga sus și o stea cu cinci raze în dreapta sus. Sub acest

pavilion, pânzarele moldovenești navigau în Marea Neagră, dar și în Marea Egee și Marea Mediterană, ajungând până în porturile Italiei și Greciei. Mărturiile documentare atestă faptul că aceste nave, utilizate în principal ca nave de comerț, erau folosite la nevoie și ca nave de luptă, după ce erau amenajate în acest scop. Considerabila activitate maritimă a Cetății Albe este atestată pentru perioada

respectivă și de faptul că Poarta Otomană autorizase pe negustorii din această cetate să vină cu corăbiile lor, pentru a face negoț la Istanbul, Adrianopol și Brusa.

Încă din anul 1462, Ștefan cel Mare și-a îndreptat atenția spre Chilia, port aflat în stăpânirea ungarilor, dar care aparținuse Moldovei. Prin trimișii săi, Ștefan a stabilit legături cu locuitorii Chilie, în majoritate moldoveni, care, dornici să scape de dominația străină, îl așteptau ca pe un eliberator și erau gata să-l ajute din toate puterile. Momentul ales de domnitor pentru cucerirea acestei cetăți a fost iarna anului 1465, când, sub conducerea sa, oastea moldovenească a atacat prin surprindere cetatea, reușind să o cucerească. În acest mod, sistemul de fortificații al Moldovei era completat pe direcția cea mai amenințată.

Conștient de importanța gurilor Dunării pentru comerțul moldovean, Ștefan cel Mare a luat totodată măsuri de protejare a acestuia, printre acțiunile întreprinse în acest sens numărându-se cea din 1470, de incendiere a Brăilei, domnitorul urmărind să lovească în acest mod în concurența pe care portul muntean o făcea porturilor moldovenești. Dar atât cucerirea Chilie, cât și atacul Brăilei, urmat la scurt timp de scoaterea Țării Românești de sub autoritatea otomană, prin înlocuirea de



către Ștefan al lui Radu cel Frumos, supus turcilor, cu Laiotă Basarab, nu putea conveni sultanului Mahomed al II-lea, cuceritorul Constantinopolului, care își propusese să cucerească cetățile moldovenești de la Dunăre și mare. În acest context, sultanul a pus în fața domnului Moldovei următoarea alternativă: să se prezinte la Constantinopol cu tributul pe care nu-l mai plătise de patru ani și să cedeze cetățile Chilia și Cetatea Albă sau să riște un conflict militar cu Poarta Otomană. Respingerea acestui ultimatum de către Ștefan l-a determinat pe Sultan să înceapă o campanie militară de mari proporții împotriva Moldovei, al cărei prim obiectiv era supunerea și dobândirea celor două cetăți-porturi. Dar după lupta hotărâtoare de la Vaslui, din 10 ianuarie 1475, în care otomanii au suferit un dezastru, sultanul nu și-a atins nici pe departe obiectivul propus. Fără a renunța la ideea cuceririi celor două porturi moldovenești, plănuită în cadrul unei mari lovituri dată Moldovei, sultanul și-a îndreptat atenția mai întâi către două importante cetăți-porturi din Crimeea, cetatea genoveză Caffa și Principatul greco-genovez al Mangopului, pe care, în încercarea de a izola Moldova, le-a cucerit în 1475, dând astfel o grea lovitură comerțului moldovean cu aceste cetăți. Totuși, căderea Caffei a avut și unele urmări neașteptate pentru Moldova. După cucerirea acestui important port, turcii au încărcat cu bogății treizeci și două de corăbii genoveze, pe care le-au trimis la Constantinopol. Dar în timpul traversării Mării Negre echipajele genoveze s-au răsculat și au predat toate navele lui Ștefan, care le-a încorporat în flota sa. Astfel, această acțiune a dus la sporirea potențialului naval pe care domnul român îl putea opune otomanilor, dar și la adâncirea conflictului dintre Moldova și Imperiul Otoman. Întrucât la cererea sultanului de a-i extrăda pe răsculați Ștefan a răspuns că „*porturile sunt slobode și oricine poate să coboare sau să poposească unde-i place*”, o dată în plus, otomanii s-au considerat îndreptățiți de a porni, în 1476, o nouă campanie militară împotriva Moldovei. Dar marea campanie a început cu un eșec, întrucât Cetatea Albă, asediată de otomani, n-a putut fi cucerită, deși în atacul său sultanul folosisse o flotă de peste două ori mai mare decât cea de la Lepanto.

Din nou, la sfârșitul acestei campanii, sultanul a fost nevoit să se întoarcă fără să-și fi realizat obiectivele propuse, printre care se număra și cucerirea unor teritorii pe malul Mării Negre. Acest obiectiv însă avea să rămână în continuare în atenția sultanului Mahomed al II-lea, care, conștient de marea însemnătate a porturilor moldovenești pentru creșterea puterii pe mare a Moldovei, aprecia, pe bună



dreptate, următoarele: „*Până când românii stăpânesc Chilia și Cetatea Albă, nu vom putea birui pe creștini*”. În același timp, cele două cetăți râvnite de otomani erau considerate în epocă „*tot ce poate fi mai important în Moldova: un zid de apărare pentru Ungaria și Polonia*”, după cum declara ambasadorul Moldovei, Ion Zamblac, dogelui Venetiei, la 8 mai 1477, când Ștefan încerca, prin solii săi, să-și facă un aliat din republica italiană.

Importanța acestor cetăți avea să fie sesizată și de noul sultan otoman, Baiazid al II-lea, succesorul lui Mahomed al II-lea, la cârma Imperiului, din 1481. Considerând Chilia și Cetatea Albă drept „*poziții cheie și uși ale întregii Polonii, a Romei, a Tartariei și a întregii Mării Negre*”, Baiazid al II-lea începea, în 1483, pregătirile pentru o nouă campanie militară. În anul următor, 1484, sultanul trecea Dunărea cu o puternică armată, ordonând atacul asupra cetății Chilia. În același timp, o flotă otomană numărând 100 de corăbii, care transportau artileria de asediu, era trimisă pe Marea Neagră, la gurile Dunării. În acest mod, la 6 iulie 1484, a început asediul Chiliei, cetatea fiind împresurată pe apă și pe uscat. În

timpul asediului a avut loc pe Dunăre o luptă între o formație de nave otomane și kapudanul moldovean de Chilia, ceea ce îndreptățește supoziția că domnul Moldovei dispunea la Chilia de câteva nave înarmate, comandate de unul din pârcălabi, denumit de turci „kapudan”. De altfel, cei doi pârcălabi ai cetății, Ionașcu și Maxim, au făcut eforturi deosebite în apărarea cetății, dar, cu toate acestea, după o rezistență de opt zile, la 14 iulie, puternica cetate a capitulat. După căderea Chiliei, otomanii au asediat pe apă și pe uscat Cetatea Albă, a cărei apărare a fost condusă de pârcălabii Gherman și Ioan. La 5 august 1484 otomanii au pătruns în cetate și au ocupat-o după o rezistență de 17 zile din partea moldovenilor. Pierderea acestor cetăți avea să îngroape viitorul maritim al Moldovei, după cum aprecia peste secole Nicolae Bălcescu.

Într-un ultim efort de a transforma înfrângerea în victorie, Ștefan a mai făcut o încercare de a recuceri Cetatea Albă, de pe apă, dar încercarea sa a eșuat.

Odată ocupate Chilia și Cetatea Albă, Imperiul Otoman și-a întărit dominația asupra Mării Negre, pe care, încă de la căderea Constantinopolului, în 1453, se străduise s-o transforme într-un lac turcesc.

Cu toate eforturile diplomatice și militare ale lui Ștefan, cele două cetăți n-au mai putut fi redobândite.

Totuși, nu se poate vorbi de o încetare absolută a traficului maritim moldovean, după anul 1484. În locul porturilor intrate sub stăpânire otomană s-a dezvoltat târgul Galați, care în câțiva ani a devenit principalul port dunărean, iar navele ieșite din șantierul acestui port dunărean au continuat să cutreiere mările pe aceleași rute străbătute de pânzarele construite la Chilia și Cetatea Albă.



BĂTRÂNUL „GENTLEMAN” AL FLOTEI S-A RETRAS

sau despre ceea ce nu vom găsi
în regulamente

text și foto

Bogdan DINU

Unele nave merită o soartă mai bună. *Eugen Stihl*, bătrânul „gentleman” al flotei – cum inspirat l-a denumit cu ceva vreme în urmă un coleg de redacție – s-a retras. După 84 de ani în serviciul Marinei (a supraviețuit Marinei Militare, Marinei Regale, din nou Marinei Militare, pentru a ieși la pensie din Forțele Navale) în luna iunie s-a retras să „moară” la Mangalia, în așteptarea dezmembrării și tăierii pentru a fi vândut la fier vechi. De data aceasta vă propunem un

„portret de navă” atipic, pentru că deși rubrica a fost gândită pentru oricare navă, trecută, prezentă sau viitoare, rar se întâmplă să poți scrie despre o navă încărcată de istorie care în timpul documentării încă plutește, dar care la momentul apariției revistei să mai existe, poate, doar prin metalul care va lua drumul fierului vechi.

Construită în anul 1916 în Franța, la șantierele Lorient (iată că vechimea navei ajunge la 88 de ani) a purtat inițial numele de *Friponne* și a făcut parte din clasa *Chiffonne*, la fel ca și celelalte trei canoniere care au fost achiziționate și au intrat în

serviciul Marinei Militare în anul 1920. Navele vor primi numele unor eroi din timpul primului război mondial (*Căpitan Constantin Dumitrescu*, ex *Impatiente*, *Locotenent Remus Lepri*, ex *Chiffonne* și *Sublocotenent Ion Ghiculescu*, ex *Mignone*) și vor fi cunoscute sub numele de canoniere dragoare (sau dragă-mine). După ce în primii ani postbelici a participat la dragarea câmpurilor de mine, din 1921 *Eugen Stihl* este pusă la dispoziția școlilor marinei pentru efectuarea unor voiaje de instrucție, la fel ca și celelalte canoniere-dragoare. Credem că ar fi un motiv suficient pentru



ca măcar o parte din echipamentele navei (sau măcar clopotul sau timona navei, pentru că nu mai există aproape nimic din piesele originale) să-și găsească locul în muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” pentru a aminti studenților de azi că nu toți cei care au urmat această instituție au avut privilegiul de a se forma ca marinari la bordul lui *Mircea*. Depășită chiar din perioada interbelică, *Eugen Stihl* împreună cu *Ghiculescu* și *Dumitrescu* (*Lepri* s-a scufundat în 1941 lovind o mină proprie pe canalul Sulina) a acționat pe toată durata războiului până pe data de 5 septembrie 1944, când a fost luată de sovietici împreună cu toată flota. Restituită de sovietici în 1945 împreună cu *Ghiculescu* (în scurta perioadă sovietică a purtat numele de *Ahtuba*) *Stihl* a efectuat misiuni de dragaj în anii de după război, iar apoi a primit diferite destinații, inclusiv, din nou, de navă-școală, cu numărul de bordaj *NH 112*. În ultimul deceniu a fost utilizată ca navă de cercetări hidrografice deși, după cum ne-a declarat comandorul Aurel Constantin, șeful Direcției Hidrografice Maritime, *Eugen Stihl* nu a efectuat niciodată activități hidrografice propriu-zise

Echipajul canonierei *N.M.S. Stihl* la bord, în Portul Constanța avându-l comandant pe căpitanul Alexandru Dumbravă.



de mai multe ori (ultima oară în 1967), cu tunurile de 100 mm dispărute de mult, cu greu mai poți identifica câteva piese originale. Dacă mai există... A rămas doar forma elegantă a corpului, cu pupa rotunjită, atât de arhaică pentru zilele noastre, dar care îi conferă caracterul distinct printre navele moderne care o înconjoară. Ca un gentleman rătăcit într-o lume pragmatică. Poate și de aceea a fost păstrată în activitate chiar dacă ieșirile în mare au fost din ce în ce mai rare. Până la sfârșitul lunii iunie va dispărea definitiv din peisajul portului militar Constanța. Cum se va petrece acest lucru?

(navele intră și ies din dotare permanent) sunt reflectate, de cele mai multe ori, sub titlul „Ultima ridicare a pavilionului pe nava...” Un mic ceremonial, în prezența foștilor comandanți, a echipajului și ofițerilor, coborârea pavilionului... Orice marinar știe că o navă nu e doar un mijloc sau o unealtă. Nu e doar un tanc sau un tun care merge la tăiat. E vie, fie doar și prin oamenii și echipajele care s-au succedat la bord în deceniile de existență.

Este adevărat, Regulamentul ceremoniilor militare nu prevede nimic pentru astfel de situații. Găsim ceremonii pentru înființarea sau desființarea de unități, parade militare, trecerea în rezervă... Uneori, însă, trebuie să citim regulamentul cu alți ochi sau poate ar trebui să citim printre rânduri. Oricum, cu sufletul. Iar dacă în toate cuvântările de la adunările oficiale apelăm generos, aproape șablonar, la tradițiile Marinei, e bine ca din când în când să fim atenți și la detalii. Chiar dacă în unele cazuri aceste detalii sunt bucăți de metal încărcate de istorie. Pentru că, minore sau semnificative, detaliile sunt totuși cele care ne definesc ca Marină. Bătrânul gentleman al flotei s-a retras, și, o dată cu el, o parte importantă, palpabilă, a marinei noastre militare din ultimul secol.



pentru că nu a dispus de echipamentele necesare.

Nu dorim să facem aici istoricul navei. Rubrica nici nu își propune așa ceva. Cu siguranță el va fi scris de istoricii marinei. Oricum, cine speră să regăsească ceva din istoria navei în actuala înfățișare se înșală. Aflată în momentul documentării în babordul lui *Emil Racoviță*, cea care a preluat misiunea de navă hidrografică, *Eugen Stihl* oferea imaginea dezolantă și tristă a oricărei nave în momentul scoaterii din serviciu. Cu toată grija ultimului echipaj și a căpitanului Lucian Dumitrache (care a fost transferat împreună cu tot echipajul pe *Emil Racoviță*) decrepitudinea bătrâneții nu mai putea fi fardată sau ascunsă. Nava nu mai păstrează aproape nimic din aspectul inițial. Refăcută, reconstruită în mai multe rânduri (ultima oară în 1980, când a fost refăcută suprastructura), cu motoarele schimbate

Într-un anonimat perfect, fără sirene, fără onoruri, pe ușa din dos a marinei. Pur și simplu va trece în subordinea Bazei 1 Maritime, va fi dus la remorcă la Mangalia și dezmembrat pentru fier vechi. Va fi epilogul canonierelor-dragoare, pentru că tot acum va fi dezmembrată și *NDD 113* (navă de dezinsecție-dezinsecție), fostul *Ghiculescu*, care de ani buni agonizează la Mangalia, și va marca dispariția unei clase de nave din marina noastră, care au făcut istorie.

De ce ne-ar supăra lucrul acesta? Cum se procedează în alte marine? Cine urmărește presa de marină străină va observa cum astfel de evenimente, care au loc cu regularitate



► Cu ocazia Zilei Internaționale a Muzeelor, care anul acesta a avut ca temă „Muzeele și patrimoniul imaterial”, Muzeul Marinei Române, a aniversat, pe 18 mai, 35 de ani de activitate. Cu acest prilej s-au vernisat expozițiile „Prietenii de peste mări” – cu sprijinul atașărilor militari de la ambasada turcă și elenă, și „Itinerarii transoceanice” – retrospectivă fotografică a călătoriilor în jurul lumii. De asemenea, s-a lansat volumul „Old globe tracker”, autor Dan Brătescu, fost elev al Școlii Navale Constanța și fost reporter de război, corespondent special al ziarului „Universul”. Ca recunoaștere a valorii și



competenței profesionale și a muncii asidue pe care o desfășoară pentru promovarea tradițiilor Marinei Române, președintele României a acordat unui număr de 7 persoane, membri ai colec-

tivului muzeului, ordine și medalii: Ordinul Virtutea Maritimă în grad de Cavaler cu însemn pentru civili - muzeograful dr. Carmen Atanasiu și Georgeta Borandă, în grad de Comandor cu însemn

pentru civili - restaurator Sorin Ursu, în grad de Ofițer cu însemn pentru civili - muzeograf drd. Mariana Cojoc, și Medalia Maritimă Clasa a II-a - Adela Oglan, Ioana Anghel și Teodora Popa. (F.B.)



► După 10 ani de la înființarea Fundației pentru monumentul marinarilor români, pe 1 iunie s-a inaugurat șantierul de construcție a acestuia. Monumentul va fi înălțat pe platoul din fața intrării nr. 2 Port Constanța de către SC ICH CONSTRUCȚII GRUP SA Constanța (câștigătoarea licitației, dintre cele 5 firme participante). Amintim că monumentul marinarilor români se realizează prin subscripție publică și toți cei care iubesc marina română sunt invitați să contribuie la subscripția care s-a intensificat începând cu data de 15 iunie. (F.B.)

▼ Cu ocazia Zilei internaționale a copilului, la Cercul Militar Constanța s-a vernisat expoziția de pictură Copiii – florile vieții, cu lucrări realizate de cursanții cercului de arte plastice, coordonat de pictorul marinist comandor (r) Valentin Donici. Un moment fericit în care s-au aniversat 30 de ani de la înființarea acestui cerc, timp în care coordonatorul său a format peste 100 de pictori, profesioniști și amatori, care au expus de-a lungul timpului numeroase lucrări la expoziții organizate pe plan național și internațional, în Franța, Italia, Germania, Elveția și SUA. (F.B.)



▲ Pe 23 mai s-au împlinit 14 ani de la înființarea Ligii Ofițerilor din Marina Militară. De la constituirea primului grup de inițiativă, format din 25 de membri fondatori, Liga Ofițerilor din Marina Militară numără astăzi peste 1.000 de membri, cu vârste și grade diferite, dar având același crez: *promovarea și apărarea demnității, intereselor și prestigiului ofițerului din Forțele Navale*. În timpul adunării festive ținute cu acest prilej au fost premiați câștigătorii concursului „Cel mai bun ofițer de cart”: căpitan Neculai Tătaru, Divizionul Nave-Școală, aspirant Daniel Gheorma, U.M. 02159, și locotenent Mugur Crângașu, U.M. 02020. (F.B.)



legăturii dintre universul apei și poezii Mihai Eminescu și Octavian Goga, precum și o disertație asupra prezenței Dunării și Mării Negre în operele lui Jules Verne și Ștefan Gheorghiu. Atmosfera a primit o aură festivă din partea soliștilor Operei conștănțene, care au susținut un minirecital de muzică de operă și operetă.

Cea de-a doua zi a sărbătorii s-a distins prin activități specifice acestui eveniment: ridicarea tricolorului la catarg, la Comandamentul Operațional Naval, parada militară, lansarea ancorei de flori, demonstrația scafandrilor, concurs de ambarcațiuni, jocuri și concursuri sportive urmate de premierea câștigătorilor. Prin aceste activități, ce se desfășoară anual, în zilele de 11 și 12 iunie, se continuă o tradiție, începută în urmă cu 70 de ani, al cărei obiectiv suprem a rămas însă același: trezirea interesului tinerilor pentru apă.

(Lavinia Dănciuc)

▲ La jumătatea lunii iunie s-a sărbătorit Ziua Apelor, care a debutat la Cercul Militar cu un simpozion și a continuat pe faleza Cazino și Portul Turistic Tomis. Simpozionul a cuprins, pe lângă lansarea cărții „Cultul

apelor la români”- autor căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu, o expunere referitoare la problemele Oceanului Planetar – exploatarea și poluarea mărilor și oceanelor, scurte comentarii asupra

► În perioada 29-30 mai a avut loc, la Brăila, a VI-a ediție a Festivalului Internațional al Muzicilor Militare la care au participat șapte formații reprezentative din țară și de peste hotare: Muzica Reprezentativă a Ministerului Apărării Naționale, Fanfara militară a orașului Lüeneburg (Germania), Muzicile Militare Reunite ale Garnizoanelor Brăila, Buzău și Focșani, Formația Armonică a Forțelor Armate Turce, Muzica de cadeți a Școlii de Aplicație pentru Muzicile Militare, Orchestra Militară a Institutului militar pentru rachete și Artilerie din Sumâ (Ucraina) și, nu în ultimul rând, Muzica reprezentativă a Forțelor Navale.

Pe parcursul celor 2 zile au avut loc parade pe principalele artere ale orașului, spectacole pe faleza Dunării precum și concerte de promenadă în aer liber în punctele de atracție din Brăila. (I.B.)



◀ Ziua internațională a copilului a fost marcată, la 1 iunie, și în instituțiile de învățământ și cultură aparținând Forțelor Navale Române. La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost vernisată o expoziție de pictură a elevei Andreea Leoca, de la Liceul de Artă Constanța, iar la Cercul Militar au avut loc manifestări care s-au bucurat de un însemnat public: expoziția de pictură „Copiii – Florile vieții”, expoziția de carte „Copilăria în literatura română” și spectacolul literar-muzical „Copil fiind...” realizat în colaborare cu grupurile *Flori de mai*, *Ghiocelul* și *Albatrosul*. (F.B.)



În acest număr de revistă am căutat în arhiva noastră pentru a vedea ce se întâmpla în Forțele Navale în lunile mai, iunie, iulie și modul cum erau redat evenimentele în paginile publicației noastre. Pentru mai multe amănunte se poate accesa și www.fortele-navale.ro.

Acum 13 ani (nr.6, iunie-iulie 1991).

Pe copertă aveam puitorul de mine Viceamiral Ion Murgescu (271), care anul acesta, la 1 mai, a ieșit din serviciul Forțelor Navale. Sub titlul „Acest spirit nemuritor – Delfinul” prezentam un amplu dosar consacrat împlinirii a 55 de ani de la ridicarea pavilionului pe submarinul Delfinul (în prezent submarinul nu mai este operațional, fiind încadrat la Divizionul de Nave-Școală).



Acum 8 ani (nr.39, iunie 1996).

Deschideam revista cu un interviu al ministrului apărării naționale, Gheorghe Tinca, „Parteneriatul pentru Pace nu constituie un substitut al integrării în structurile NATO”. Acum, la 8 ani distanță și în calitate de membru NATO, putem evalua realist importanța Parteneriatului pentru Pace în procesul aderării la Alianța Nord-Atlantică. La rubrica Oamenii bătrânului Fluviu vorbeam despre „Galați-orașul cu fața la Dunăre”. Generalul John J. Sheenan, comandantul SACLANT (comandantul suprem al Forțelor Aliate din Atlantic) se afla într-o scurtă vizită la Constanța.

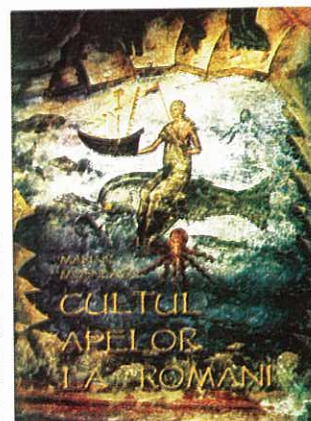


Acum 3 ani (nr. 78, mai 2001).

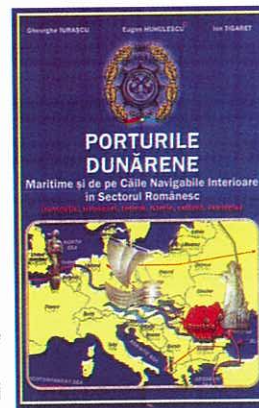
Un număr în care Flotila Fluvială se regăsea pe un număr considerabil de pagini (un consistent dosar intitulat „Flotila Fluvială Mihail Kogălniceanu. Situația actuală și proiecții pe termen scurt”). Proiecțiile de atunci au suferit revizuirii semnificative în zilele noastre. Semnalăm prima activare a BLACKSEAFOR, „Debutul convigător al Divizionului de Nave Purtătoare de Artilerie la Sf. Gheorghe” și „Profesori străini pentru limbi străine la Academia Navală”, iar la rubrica Profesiunea mea - știința îl găzduiam pe comandorul prof.univ.dr.ing. Alexandru Dragalina. (B.D.)



● La Cercul Militar Constanța, a fost lansat, pe 11 iunie, volumul „CULTUL APELOR LA ROMÂNI” – autor căpitan-comandor dr. **Marian Moșneagu**, directorul Muzeului Marinei Române. Evenimentul a marcat începutul sărbătoririi Zilei Apelor, la instituția militară de cultură. Lucrarea, realizată de fostul nostru coleg în ale gazetăriei, aduce în atenția cititorului importanța APEI – mit și viață totodată – pornind de la simbolistica ei, continuând cu prezența ei în ritualuri și practici religioase, apoi motiv de cult, pentru a încheia cu tradiția și semnificația zilei. Bogat ilustrată – peste 130 de imagini reprezentând statui din antichitate, zeiță și sfinți, fresce din muzee și lăcașuri de cult, momente din viața marinarii, sfântul botez al copilului la intrarea sa în viață și botezul apei – lucrarea te incită la lectură, îți îmbogățește cunoștințele despre lichidul vital – apa, una din comorile cele mai de preț ale Universului, alături de aer, și te face să înțelegi legătura unică și specială cu slujitorii ei – marinarii. Aparținător acestei categorii, deși născut în frumoasa Bucovina, autorul se simte legat, pentru totdeauna, de întinderile de ape și-și motivează truda în ale scrisului: „... Am alcătuit această lucrare cu convingerea că nimic din ceea ce ni se întâmplă în viață nu este zadarnic și întâmplător și că Apei – vis, taină și mobil al cursului vieții mele – îi datorez satisfacția unei profesii atotcuprinzătoare și bucuria de a vă oferi aceste rânduri”. Pentru munca depusă și pentru lucrarea realizată și oferită nouă spre știință, îl felicităm pe autor. (F.B.)



● Ne face plăcere să semnalăm apariția, din păcate nemediatizată corespunzător, a unei lucrări utile și valoroase, atât pentru cei care prin profesie sunt legați de navigația pe ape, cât și pentru publicul larg. Este vorba de **Porturile Dunărene, Maritime și de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc (navigație, transport, turism, istorie, cultură, ecologie)** însoțită de un al doilea volum, **Rutiera Dunării. Litoralul Mării Negre și Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc**, cuprinzând date tehnice și hărți. Cei trei autori, clc **Gheorghe Iurașcu** (căpitan fluvial și fost inspector șef al Inspectoratului Navigației Civile), **Eugen Huhulescu**, ofițer maritim III și **Ion Țigaret**, inginer construcții hidrotehnice, sunt toți specialiști recunoscuți în domeniu. Lucrarea este structurată pe cinci capitole distincte. Primul cuprinde considerații generale asupra fluviului Dunărea, geneza acestuia și informații despre bazinul hidrografic și sectoarele Dunării. Al doilea capitol este rezervat porturilor Dunării fluviale și maritime (inclusiv localități, obiective turistice și monumente) de la Baziaș până la Sf. Gheorghe. Capitolul trei se referă la Dunăre și porturile de pe canalele interioare în timp ce capitolul patru este dedicat litoralului românesc al Mării Negre. Un util dicționar al termenilor folosiți în lucrare și o bibliografie formează ultimul capitol. **Rutiera Dunării** este un volum compus din șapte fascicule: unul introductiv, cinci tratând sectoarele Dunării și unul intitulat Căile Navigabile din Europa – existente și în perspectivă. Spre deosebire de primul volum, acesta este unul de strictă specialitate, rezervat utilizatorilor din domeniu, incluzând tabelele



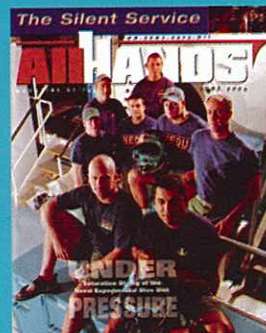
datelor caracteristice ale stațiilor hidrometrice, al stațiilor radio care transmit informații hidrologice și care participă la serviciul de radiocomunicații pentru navigația pe Dunăre, al zonelor de competență ale autorităților de supraveghere fluvială, dimensiunile maxime ale diferitelor tipuri de convoaie, profilul Dunării la suprafață și în adâncime și planșele și hărțile respective. În intenția autorilor lucrarea, de peste 700 de pagini, se dorește a fi și o monografie a porturilor românești, prin cantitatea de informație și structurarea acesteia, cu evident accent enciclopedic. Cu siguranță, este un instrument de lucru util specialiștilor din domeniu și o sursă de informații pentru toți cei interesați, într-un fel sau altul, de fluviul care a marcat istoria noastră și a Europei. Volumele au fost editate de Autoritatea Navală Română, iar cei interesați pot achiziționa lucrările de la sediul acesteia din portul Constanța, Poarta 1 (fosta clădire Navlomar, etajul 9). (B.D.)

Clc Gheorghe Iurașcu, Eugen Huhulescu, Ion Țigaret - **Porturile Dunărene, Maritime și de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc (navigație, transport, turism, istorie, cultură, ecologie) și Rutiera Dunării. Litoralul Mării Negre și Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc**, Editura Cuget Liber, 2003, 1.050.000 lei.

ALL HANDS (ianuarie 2004). Deși îl semnalăm cu o întârziere apreciabilă (vina nu ne aparține, abia acum am intrat în posesia lui) acest număr este util și necesar pentru oricine este interesat de U.S.Navy. Conform tradiției, All Hands publică la fiecare început de an un număr special despre ceea ce este Marina Militară americană și evoluția ei din anul precedent – în cazul nostru 2003 – însoțite de cifrele și statisticile respective. Subintitulat *U.S.Navy Owner's & Operator's Manual 2004*, publicația trece în revistă prin intermediul fotografiilor, anul 2003, și continuă cu mai multe capitole distincte referitoare la evoluția personalului (cifre totale, pe categorii, grade, arme, operații și misiuni), bazele navale (din Statele Unite și străinătate), insigne și însemne de grad și armă, salarii și solde, nave (se regăsesc toate navele în serviciu, pe clase și categorii împreună cu caracteristicile respective), rezerva navală, navele din Comandamentul de Transport Maritim, submarine, portavioane, aviație navală, geniu marină, operații speciale, arme și muniții, comandamentele zonale. Un adevărat ghid util și care oferă, într-o formă condensată, informațiile esențiale despre U.S.Navy.

Semnal

ALL HANDS (iunie 2004). Cover-story-ul este rezervat Unității Experimentale de Scufundare a Marinei, care, sub titlul „Under pressure”, vă propune o incursiune într-un exercițiu simulat de scufundare în sațurație cu durata de două săptămâni (în simulare au fost implicați și scafandri din Unitatea mobilă de scafandri de salvare 2, care în perioada 13-19 iunie s-au aflat la Constanța, ambarcați pe nava de salvare *Apache*, unde au executat exerciții și scufundări în comun cu scafandrii de mare adâncime români). În rest, un număr dedicat aproape în întregime submariniștilor: „Supraviețuirea – marinarii se antrenează pentru a deveni submariniști” sau „Serviciul tăcerii”, un reportaj de pe submarinul nuclear cu rachete balistice *USS Maine (SSBN 741)*. Alături de rubricile consacrate mai semnalăm „Ochiul Flotei în istorie” dedicat în întregime debarcării din Normandia din 1944, de la care s-au împlinit 60 de ani. (B.D.)



AUXILIARELE NAVEI

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

ORIZONTAL: 1. Element de rezistență al scheletului unei nave, situat înspre pupă, și care susține cârma – Singapore, în codificația automobilistică internațională. 2. Partea mai înaltă de la pupa navei, unde sunt amplasate cabinele echipajului, ofițerilor și căpitanului – Dată. 3. Tatăl lui Fergus Mor, primul rege al Regatului celtic Dalriada, din Irlanda și Scoția – Oscilație de înclinare a unei nave în jurul axei sale longitudinale, iscată de antrenarea valurilor înalte. 4. Funie groasă și lungă, îmbibată cu gudron, folosită la transport, cablu – Luntre mai mică. 5. În sart! – Vida, la urmă! 6. Goarnă ce era folosită în trecut pe nave – Indică la busolă. 7. În clinchet! – Năuci în fond! – Marginea de sus a unei luntre (SLAI). 8. Țărm, mal unde se ancorează nave cu parâme ce se petrec peste babale. 9. Dispu! la strai! – Element de rezistență ce închide corpul unei nave la prora și cu care nava își croiește drum de înaintare. 10. Își expune corpul la razele solare – Lac sărat în Asia Centrală. 11. Organ cilindric de oțel ce susține elementele cu mișcare de rotație a unei mașini – Părți la televizor din „Pirații caraibelor”.

VERTICAL: 1. Odgon lung cu care se lega de catarg sau de babalele din prora o navă pentru a fi remorcată la mal – Roată de lemn cu care se manevrează cârma unei nave. 2. Plimbare scurtă cu nava – Prima corabie – Luxa în centru! 3. Piesă de metal cu brațe ca niște gheare, ce se coboară cu un lanț, o parâmă sau o frânghie, de pe o navă în fundul apei, unde se agată pentru a menține nava pe loc – Zonă de apă, din vecinătatea unei coaste, servind la adăpostirea navelor într-un port, împotriva valurilor. 4. Lac de acumulare în S.U.A. între statele Arizona și Nevada – Farmede, încăntări. 5. Bețe la obturare! – A pune mâna pe cineva (pop.). – Șes! 6. Localitate în South Island (Noua Zeelandă) – Gemete. 7. Prins în nituri ca tablele de la bordajul navei – Pete la parapet! 8. Vas în golf! – Ambarcațiune cu pânze la arabi – Roată de metal sau lemn, cu caneluri la margine, prin care poate fi rulată o parâmă de cânepă sau oțel. 9. Ambarcație fluvială cu pânze, cu fundul plat, pentru transport persoane și mărfuri – ...de piscică, flexibilă, alcătuită din două parâme ce susțin trepte de lemn. 10. Elevator, folosit pentru ridicat greutatea pe navă – Palan în dreapta! – Talaz. 11. Luată la urmă din trapă! – Sisteme tehnice, construite pe principiul scripetilor, cu care se deplasează sau se ridică greutatea, de pe navă, amplasate la chei.

DICTIONAR: SGP, ERCA, CIM, MEAD, OARO, DAU.

Ion BRINDEA

Dezlegarea careului din numărul trecut MARI PE MAPAMOND:

ORIZONTAL: 1. NEAGRA - SULU; 2. OREL - NECTAR; 3. ROSIE - RO - PA; 4. DS - INSOTIT; 5. U - E - OU - INEC; 6. LINGURICA - VH; 7. UO - CMER - E - I; 8. INDIA - ESTON; 9. IES - ATONIE; 10. ACM - GRESITI; 11. MANECII - CA.

VERTICAL: 1. NORDULUI - AM; 2. EROS - IONICA; 3. AES - EG - DEMN; 4. GLII - UCIS - E; 5. R - ENORMA - GC; 6. AN - SUIE - ARI; 7. ERO - CRETEI; 8. SCOTIA - SOS; 9. UT - IN - ETNIC; 10. LAPTEV - OITA; 11. URA - CHINEI.

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”

1913. - Armata română în Bulgaria (26) : Monitoare române în fața podului de la Nicopoli.



1913

Armata Română în Bulgaria

Monitoare române în fața podului de la Nicopole.

3 februarie 1930 Jurământ pentru țară

Depunerea Jurământului militar de către elevii anului I al Școlii Navale, promoția 1929-1931 (actualul sediu al Muzeului Marinei Române).



1936

Botezul submarinului *Delfinul*

Fiume - Italia. Ridicarea pavilionului românesc la bordul submarinului *Delfinul*.

1939

Practică marinărească

Trăgând la rame în timpul practicii
la bordul bricului *Mircea* în campania
anului 1939



1941

Din nou acasă

În Portul Constanța, pe submarinul
Delfinul, întorși dintr-o croazieră de 17 zile
(1-17 septembrie 1941).



1939

Spălatul albiturilor la bordul
bricului *Mircea* în campania
din 1939.

1943

Misiune în Marea Neagră.

La bordul puiorului de mine *Amiral
Murgescu*, în misiune pe Marea Neagră,
în iarna 1942-1943.



