



ORIZONTURI MARINE

REVISTA STUDENȚILOR ACADEMIEI NAVALE „MIRCEA CEL BĂTRÂN”

Anul VIII, nr.1(16) 2014

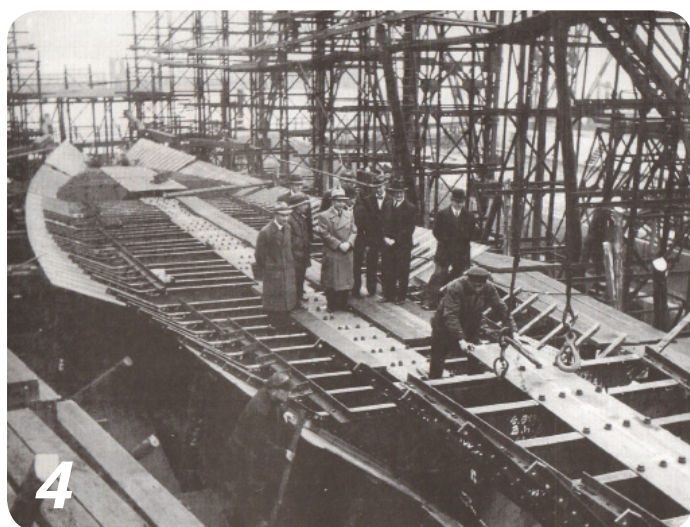
NAVA ȘCOALA „MIRCEA” 1939-2014





CUPRINS

Istoric.....	4
Comandanții Navei Școală.....	10
Interviu comandant Nava Școală „Mircea”...	14
Interviu studentă civilă.....	18
Artă Nava Școală.....	20
Interviu cu un viitor candidat al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.....	23



Academia Navală „Mircea cel Bătrân”
Strada Fulgerului nr.1, 90218 - Constanța
tel/fax: 0241 643 096

e-mail: orizonturimarine@anmb.ro

www.anmb.ro

Orizonturi Marine

Seria veche: 1968-1989

începând din anul 2006, serie nouă, apare bianual

ISSN 1842-5798



Istoric

Nava școală MIRCEA este un velier clasa A tip bark, cu trei arbori, înaltă de 44 de metri, cu 23 de vele ce însumează o suprafață velică totală de 1750 m².

Construită între anii 1938-1939 în șantierul naval Blohm und Woss din Hamburg, Germania, este a patra navă din categoria sa, construită în același șantier ca și navele-soră, Eagle aparținând Statelor Unite ale Americii, Gorch Foch aparținând Germaniei și Sagres aparținând Portugaliei.

Certificatul de naștere al noii nave-școală s-a semnat la 26 ianuarie 1938, iar la 22 septembrie a fost lansată la apă și botezată cu numele MIRCEA, alegere justificată de bogata tradiție și renumele predecesorului său.

Numele navei provine de la vestitul voievod Mircea cel Bătrân ce a cărmuit Țara Românească între anii 1386-1418 și sub a căruia domnie navigația autohtonă și comerțul efectuat pe mare au cunoscut o mare dezvoltare, vasele românești navigând, încă de pe atunci, nu numai în Marea Neagră ci și în Marea Egee și Marea Mediterană, fapt care i-a adus numele de „Domn până la Marea cea mare”. Nava are în prova, sub bompres, un galion, reprezentându-l pe domnitor îmbrăcat cu bluză albastră, mantie roșie și purtând pe cap coroana, simbol al domniei.

La 27 aprilie 1939 a avut loc ceremonia ridicării pavilionului național iar pe data de 1 mai 1939, MIRCEA, o navă cu caracteristici superioare,

Historical Overview

Training Ship "Mircea" is a sailing - ship, A-class, bark type, with three masts, with a height of 44 meters, with 23 mainsails that sum up a total sail surface of 1750 square meters.

Built between 1938-1939 at the "Blohm und Woss" Shipyard in Hamburg, Germany, "Mircea" is the fourth ship from a series of five of the same type built in the same shipyard, being a sister with "Eagle" (e.g. Horst Wessel) - U.S.A., "Gorch Foch I" (e.g. Tovarisch, e.g. Gorch Foch - ship museum) - Germany, "Gorch Foch II" - Germany, "Sagres" (e.g. Albert Leo Schlageter) - Portugal.

The birth certificate of the new training ship was signed on the 26th of January 1938 and on the 22nd of September was water launched and baptized with the name of "Mircea", choice justified by the rich tradition and reputation of her predecessor.

The name comes from the well-known prince, Mircea the Old, that led Wallachia between 1386-1418 and under whose leadership the local navigation and commerce practiced on sea, knew a great development, the Romanian vessels were sailing, even from those times, not only in the Black Sea but in the Egee Sea and Mediterranean Sea too, fact that gave him the name of "Ruler up to the Great Sea".

The ship has at the bow, under the bowsprit a galleon, representing the leader dressed up in



a blue shirt, a red cloak and wearing his crown, symbol of his reign.

On the 27th of April 1939, it took place the ceremony of raising the national flag and on the 1st of May 1939, "Mircea" a ship with superior characteristics, that assured improved conditions of navigation and life onboard, entered the Military Navy Service.

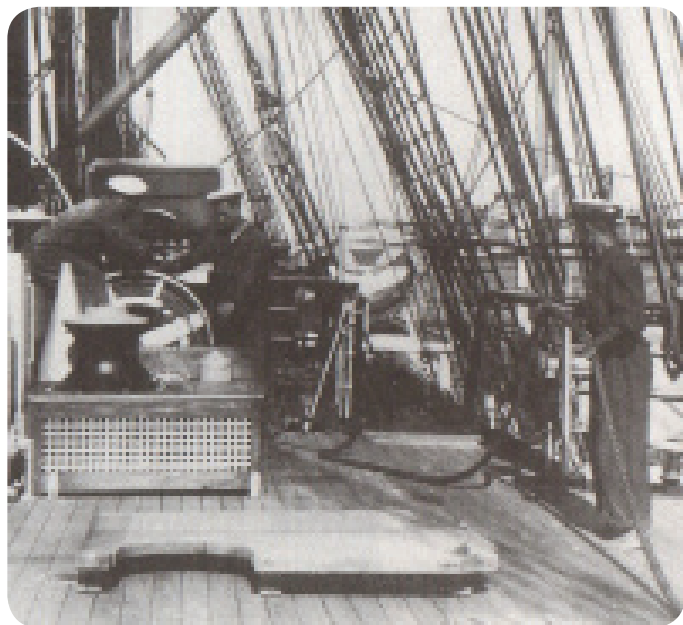
"Mircea" entered Constanta Harbor on the 17th of May 1939, being greeted by officials, by the ships that were present in the Harbor, among which there was also the old brig brought from Galati – to pass the relay of navy training of the new ship.

On the 3rd of July 1939, "Mircea" departs on its first training march, in the Mediterranean Sea, where it makes calls in Palermo, Toulon, Palma, Gibraltar, Alger and Alexandria Harbors.

The last call of the march that planned visits in Syria, Cyprus and the Greek Islands was cancelled starting with the German Attack against Poland. So, on the 3rd of September 1939, "Mircea" entered Constanta Harbor and docked in the military berth.

The starting of the Second World War, meant for Training Ship "Mircea" the beginning of a long period of over 25 years, in which it didn't perform any training marches and it didn't represent the Military Navy and Romania outside the Black Sea.

The management of the Military Navy decided that for Mircea's sake it had to be taken on the 19th of February 1941, to Braila, on Arapu Channel. There it stationed until the summer of 1944, continuing to be used as a training ship.



ce asigura condiții de navigație și viață la bord mult îmbunătățite a intrat în serviciul Marinei Militare.

MIRCEA a intrat în portul Constanța pe data de 17 mai 1939, fiind salutat de oficialități, de tinerii elevi ai Școlii Navale, de navele aflate în port, între care și vechiul bric adus de la Galați - pentru a preda ștafeta pregătirii marinărești noii nave.

La 3 iulie 1939, MIRCEA pleacă în primul său marș de instrucție în Marea Mediterană, unde face escale în porturile Palermo, Toulon, Palma, Gibraltar, Alger și Alexandria.

Ultima escală a marșului, ce cuprindea vizite în Siria, Cipru și Insulele Grecești, a fost anulată o dată cu atacul german asupra Poloniei. Astfel, pe data de 3 septembrie 1939, MIRCEA intra în portul Constanța și acostează în dana militară.

Declanșarea celui de-al doilea Război Mondial avea să însemne pentru nava-școală MIRCEA, începutul unei lungi perioade, de peste 25 de ani, în care nu a mai executat marșuri de practică de lungă durată și reprezentare a Marinei Militare și a României în afara Mării Negre.

Conducerea Marinei Militare a decis pentru siguranță, ca MIRCEA să fie dus, la 19 februarie 1941, la Braila, pe brațul Arapu. Aici a staționat până în vara anului 1944, continuând însă să fie utilizat ca navă-școală.



At the beginning of September 1944, Training Ship „Mircea” together with some other Romanian vessels, were taken over by the Soviets as a capture and placed in their personal fleet at the Black Sea.

As a result of the various interventions of the Romanian authorities, the Soviet's authorities decided to give back to Romania, the training ship. So, 2 years later, on the 27th of May, 1946, in Constanta Harbor it took place the ceremony of taking back the Training Ship “Mircea” from the Soviet crew and its replacement in the Romanian Navy.

At the Restitution Ceremony from Romania's side it took part: King Michael the 1st, members of the government, representatives of the army and of the Military Navy, superior officers as well as a large public.

Between 1946-1947, the ship suffered some fixings, predominantly at the masting.

The training marches started again in 1947 with short voyages in the Black Sea. In September 1948, on the occasion of a put to sea, „Mircea” was surprised by an 8th grade storm, being forced to stop for 3 days and 3 nights but the good training and the courage of the seamen were the facts that dominated the bringing back of the ship in Constanta Harbor.

The ship and the crew faced between 1951-1953 other strong, furious storms. „Mircea” performed training marches across the Black Sea shore, until 1959, when there was taken into consideration the problem of reducing the military forces, including the number of some vessels. „Mircea” was included in the category of the ones that had to be out of function.

At the intervention of some responsible officers from the Military Navy, the vessel was



La începutul lunii septembrie 1944, nava-școală MIRCEA, împreună cu alte nave românești au fost preluate de sovietici sub formă de captură și încadrate în flota proprie din Marea Neagră.

În urma repetatelor intervenții ale autorităților române, oficialitățile sovietice au decis ca nava-școală să fie retrocedată României. Astfel, doi ani mai târziu, la 27 mai 1946, s-a desfășurat în portul Constanța festivitatea de preluare a navei-școală MIRCEA de la echipajul sovietic și reîncadrarea ei în Marina Română.

La ceremonialul retrocedării au participat din partea României, Regele Mihai I, membri ai guvernului, reprezentanți ai armatei și Marinei Militare, ofițeri superiori sovietici precum și un numeros public.

Între anii 1946-1947, nava a beneficiat de unele lucrări de reparații, cu preponderență la arboradă. Marșurile de instrucție s-au reluat în anul 1947, prin voiaje scurte în Marea Neagră.

În luna septembrie 1948, cu ocazia unei ieșiri pe mare, MIRCEA a fost surprins de o furtună de gradul 8, fiind nevoit să țină la capă trei zile și trei nopți însă pregătirea temeinică și curajul marinarilor au fost factorii hotărâtori ai readucerii navei în portul Constanța. Nava și echipajul au mai înfruntat

Între anii 1951-1953 câteva furtuni puternice.

MIRCEA execută marșuri de instrucție de-a lungul litoralului românesc al Mării Negre, până în anul 1959, când s-a pus problema reducerii forțelor armate și implicit a unui număr de nave. MIRCEA a fost inclus în categoria celor ce trebuiau dezafectate.

Peste 75 de ani, în care promoții de marinari români și-au făcut ucenicia pe MIRCEA, s-au identificat mândri cu nava școală, făcând ca marina românească să aibă distincție printre celelalte tipuri de arme.

La bordul navei s-au pregătit marinari destoinici, profesioniști pe drumul fără pulbere, înfruntând capriciile mării. Echipajul dar și cadeții ce s-au instruit pe MIRCEA au privit de fiecare dată cu emoție și mândrie steagul scump al patriei ce veghea asupra lor.

Nimeni nu se îndoiește că MIRCEA este un real ambasador al Forțelor Navale și al poporului român în lume. MIRCEA nu este doar o școală a cunoștințelor marinărești, ci și un bastion al călirii caracterelor, al încrederii și solidarității celor ce l-au servit timp de 75 de ani.

„Servesc marina, servesc patria”, este gândul unanim al echipajului, al cadeților ce deprind practic tainele marinărești. Departate de țară, de casă și de cei dragi, toți au găsit în MIRCEA marea familie, la bine și la greu, acționând cu solidaritate și profund atașament. Așa au putut, de fiecare dată să depășească momentele de teamă, nerăbdare, incertitudini.

S-a demonstrat cu prisosință că în cei peste 75 de ani de existență, MIRCEA este o adevărată școală a curajului, profesiei și bărbăției.

saved by being transferred in another unit and transformed in the basis-ship of auxiliary divisional ships in Mangalia.

Over 75 years in which promotions of Romanian sailors performed their apprenticeship onboard “Mircea”, proudly identified themselves with the training-ship, making the Romanian Navy distinct among the other types of weapons.

Onboard this ship, there were trained worthy sailors, professionals on the way without powder, facing the sea’s caprices. The crew but the cadets too that trained themselves onboard “Mircea” watched every time with great emotion and pride the country’s flag waving on the heights.

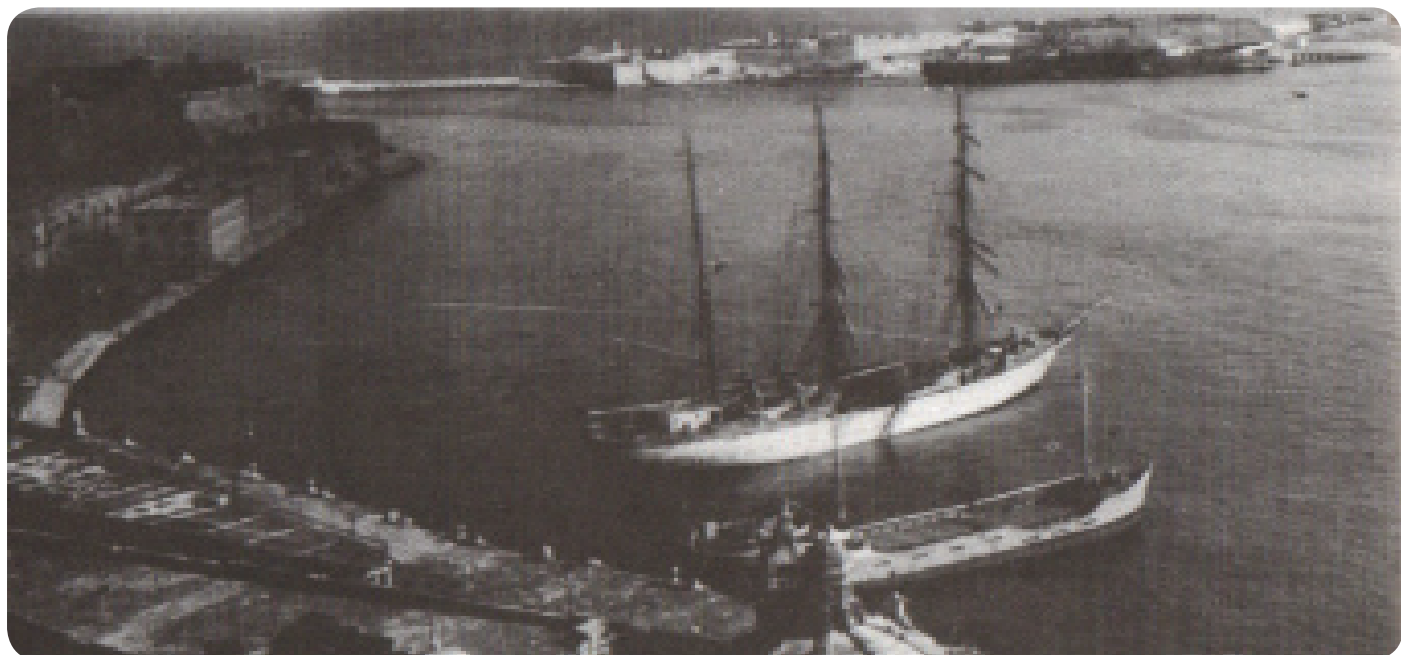
No one doubts that “Mircea” is a real ambassador of the Romanian Navy Forces worldwide.

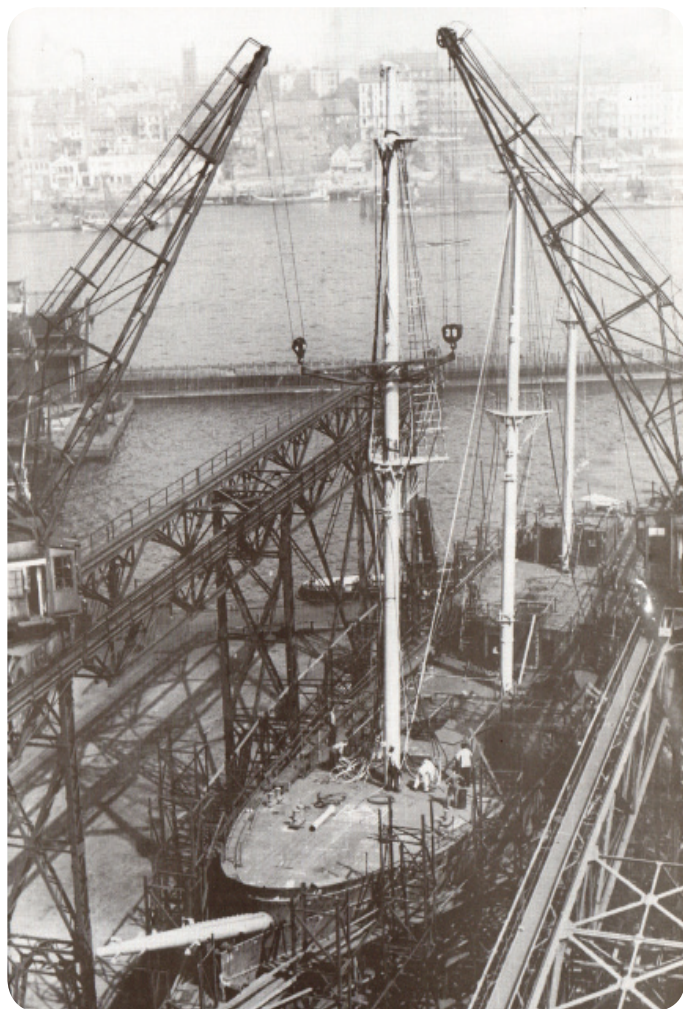
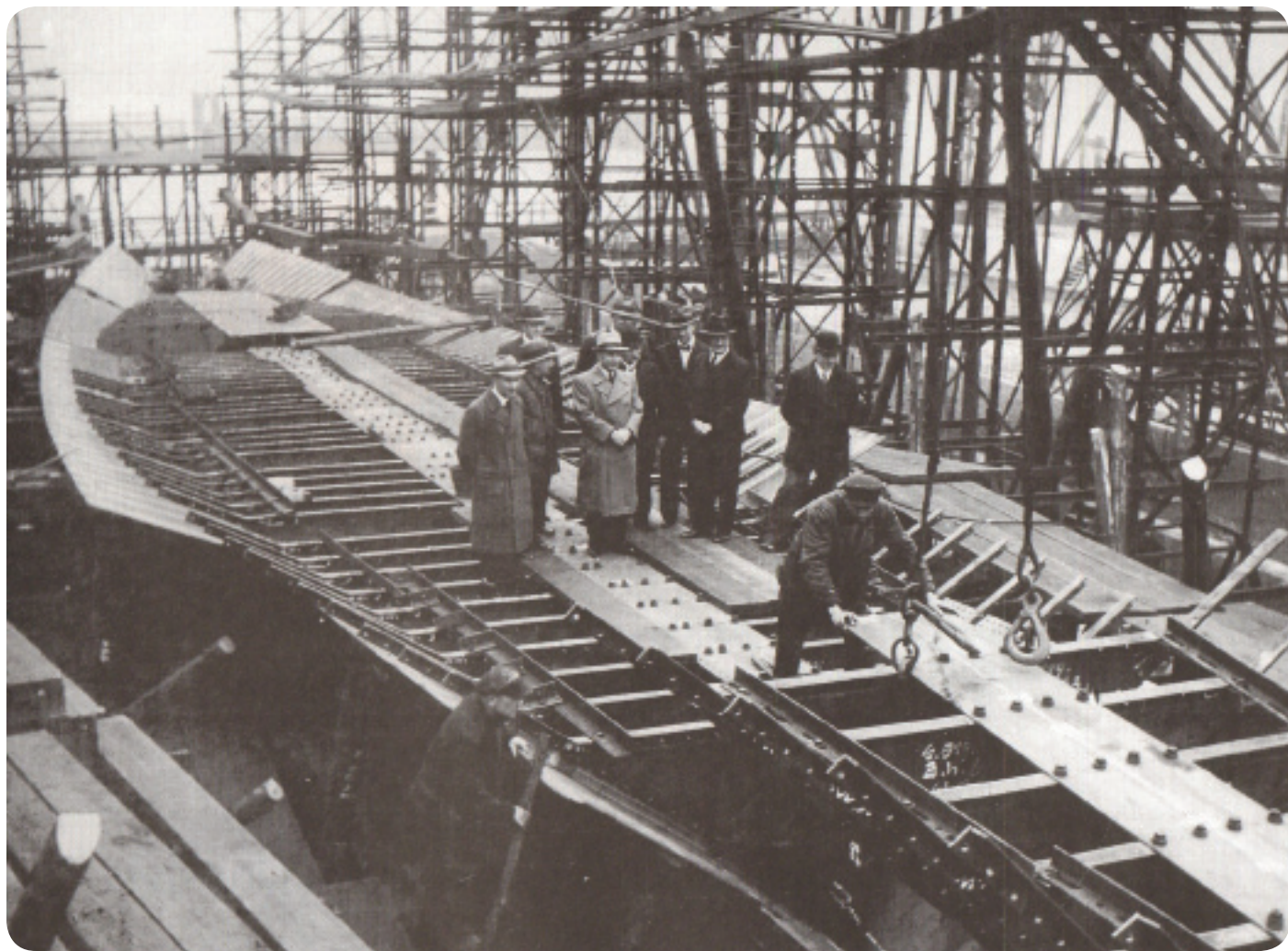
“Mircea” is not only a school of the sailor knowledge, but a bastion of forming characters too, of trust and solidarity for those who have served it for 75 years.

“I serve the navy, I serve my country! It is the unanimous thought of the crew, of the cadets that are practically learning the sailor’s secrets.

Away from the country and the dear ones, they all found in “Mircea” a great family, for good and for bad, working with solidarity and deep attachment. In this way, they always succeeded to pass over the moments of fear, eagerness and uncertainties.

It was proved abundantly that in her over 75 years of existence, “Mircea” is a real school of courage, profession and manhood.







Comandanții Navei Școală

„Marinarii prezentului să privească spre cei ai trecutului, să-i egaleze, să-i întrecă chiar în drumul lor, pe întinsul apelor. Spiritul „Mircea” să fie menținut și din generație în generație în vecii vecilor” Amiral Eustațiu Sebastian. A fi comandantul unui vas este probabil visul oricărui marinar.

Nu este nimic mai frumos pentru un om care și-a petrecut o parte din viață ca navigator, decât să știe că se află la comanda unei nave. Alături de împlinire pe plan profesional și mândria de a avea un întreg echipaj în subordine, această meserie aduce și o mulțime de îndatoriri.

Comandantul navei este răspunzător de soarta întregului personal de la bord, de toate echipamentele și materialele prezente pe vas, de navă și conducerea în siguranță a acesteia. Comandantul unei nave este o persoană cu o experiență vastă dar și cu aptitudini de organizare, coordonare și conducere. Întregul succes al navei în timpul unui marș se află pe umerii comandantului dar și a modului în care își gestionează echipajul. Nava școală „Mircea” a avut din ziua lansării sale până în zilele noastre un număr de 13 comandanți.

Primul comandant al velierului a fost contraamiralul August Roman, el a fost la comanda navei de pe data de 16 ianuarie 1939, ziua începerii probelor de navigație la bordul acesteia până pe 1 aprilie 1941. Sub comanda acestuia nava a executat primul său marș de instrucție și reprezentare-ocolul Mării Negre.

Contraamiralul Gheorghe Gustav Drâmbă (01.04.1941-01.10.1943, 02.04.1943-05.09.1944) a fost al doilea conducător al navei; el a fost la cârma vasului în timpul celui de-al doilea Război Mondial, până când acesta a fost cedat rușilor, iar echipajul a fost internat în lagăr.

În 1946, velierul a fost retrocedat poporului român, iar la comanda acestuia se afla comandorul Iosif Biaciu. Pe 27 mai 1946, comandant al vasului este numit comandorul Ion Stoian, acesta continuă cu activitățile de instrucție și pregătire ale cadeților școlilor navale. În septembrie 1948, locul comandorului Ion Stoian este preluat de către comandorul Nicolae Milu.

În mai 1952 funcția de comandant al ambarcațiunii este ocupată de către comandorul Ioan Gheorghe, până la data de 30 septembrie 1955. Comandorului Ioan Gheorghe îi urmează

The Captains of the Training Ship

“Seamen of the present should look towards those of the past, become as good as them, and even outrun them on their road throughout the seas. The spirit of Mircea should be continued from generation to generation, to all eternity.” – Admiral Eustațiu Sebastian. To be the commander of a ship is probably every seaman’s dream.

There isn’t anything more beautiful for a man who has spent most of his life as a navigator than knowing he’s in command of a ship. Along with professional fulfillment and the pride of having authority over an entire crew, there are a lot of responsibilities that come with this job. The captain is responsible for the fate of the whole crew aboard, for all the equipment and materials, for the ship itself and for safe navigation of his vessel.

The captain of a ship is a person possessing extensive knowledge but also organizational skills, leading and coordination skills. The whole success of a ship during a march lies on the shoulders of the captain but also his way of managing his crew.

The sail training ship “Mircea” has had 13 captains since the day of its launching. Its first captain was Rear-Admiral August Roman; he was in command since January 16, 1939, the start date of the navigation trials on board of the ship, until April 1st, 1949. During his time, the ship has executed its first instruction and representation march – the circuit of the Black Sea.

Rear-Admiral Gheorghe Gustav Drâmbă (01.04.1941-01.10.1943, 02.04.1943-05.09.1944) was the ship’s second captain, he led the ship during World War II, before giving it up to the Russians. The crew was confined in an internment camp. In 1946, the sailing ship was given back to the Romanian nation. At that time, Iosif Biaciu was in command of the ship. On May 27th, 1946, Colonel Ion Stoian is named captain; he carries on with the instruction and training activities for the cadets of the naval schools. In September 1948, Col. Ion Stoian’s place is taken by Col. Nicolae Milu.

In May, 1952, his place is taken by Col. Ioan Gheorghe until September 30, 1955. Col. Costica Ciocoiu follows (1960-1962). The eighth captain

comandorul Costică I. Ciocoiu (1960-1962). Al optulea comandant al navei școală „Mircea” este contraamiralul de flotilă Petru Zamfir (05.04.1965-25.02.1966), acestuia îi revine sarcina de a transporta vasul din Constanța la șantierul naval de la Hamburg.

Călătoria a fost una destul de sinuoasă, echipajul având de înfruntat o furtună cu vânt puternic și valuri mari de gradul 5-6, care a produs pagube semnificative navei. Velierul a pornit înapoi spre patrie la 10 octombrie 1966, avându-l la comandă pe comandorul Alexandru Hirjan. Sub tutela comandurului Hirjan, nava relua după 28 de ani, marșurile de lungă durată și reprezentare a Marinei Militare și a României peste hotare. La 19 septembrie 1973, nava este luată în primire de un nou comandant, comandorul Eugen Ispas. Acesta are responsabilitatea de a conduce nava școală „Mircea” în cel mai complex marș al său-Traversada Atlanticului (4 martie 1976 – 30 august 1976).

În timpul celor 180 de zile velierul a navigat 19406 Mm în 4465 ore marș. Cariera de comandant al velierului se încheie pentru Eugen Ispas pe 8 septembrie 1977. După o perioadă în care funcția de comandant a fost neîncadrată, comandorul Dan Stăiculescu (15.08.1978-05.03.1990) este numit la comanda navei.

Comandorul Dinu-Sorin M. Pamparău-Sălăvastru a fost comandant al navei-școală „Mircea” (28 apr. 1990-2006), cu care a efectuat următoarele marșuri de instrucție: 1990, în Marea Neagră; 1993, la Istanbul; 2004, a doua traversadă a Atlanticului și participarea la regata „Tall Ships Challenge 2004”, Marmaris (Turcia, apr.-mai 2005) și în Marea Nordului (iun.-sept. 2005) și Marea Neagră, 2006. De la 1 octombrie 2006, comandorul Gabriel Moise este comandantul navei școală „Mircea”. La puntea de comandă a velierului a participat la marșuri de instrucție și regate organizate între anii 2006-2013.

În concluzie, după cum afirma actualul comandant al navei-comandorul Gabriel Moise „indiferent dacă își fac sau nu publice sentimentele, toți ofițerii de marină își doresc să comande, măcar pentru 1 an, N.S. Mircea, tocmai pentru că este o navă deosebită și nu ai prea des în viață ocazia să comanzi un velier. (...) Spiritul acestei nave este peste tot, se află în sufletul fiecăruia (...) orice student care a trecut pe la bordul navei are în inima lui o parte din N.S. Mircea!”.

of the sail training ship “Mircea” is Rear-Admiral Petru Zamfir(05.04.1965-25.02.1966), he receives the task to transport the ship from Constanta to the dockyard in Hamburg. The journey was quite a winding one, as the crew had to face a strong windstorm with large waves (class 5-6), which produced significant damage to the ship.

The ship went back to its motherland on October 10, 1966, having Col. Alexandru Hirjan in charge. Under the guardianship of Col. Hirjan, after 28 years, the ship had been resuming the long-lasting marches and the representation of the Romanian Marine overseas.

On September 19, 1973, the ship was taken over by a new captain, Col. Eugen Ispas. He had the responsibility to handle the sail training ship “Mircea” on its most complex march – Crossing the Atlantic Ocean. (March 4, 1976-August 30, 1976). During these 180 days the ship sailed 19406 Mm in 4465 march hours. The Colonel’s captain career ends on September 8, 1977. After a period of time during which the captain position remained unoccupied, Col. Dan Stăiculescu (15.08.1978-05.03.1990) is named board commander.

Col. Dinu-Sorin M. Pamparău-Sălăvastru, was the captain of “Mircea” (between April 28, 1990 – until 2006), with whom the ship performed its following instruction marches: Black Sea- 1990, Istanbul -1993, Second crossing of the Atlantic Ocean and the attendance at the “Tall Ships Challenge” Regatta -2004, Marmaris (Turkey, April-May 2005), North Sea (June-Sept 2005), Black Sea – 2006.

Since October 1st 2006, Col. Gabriel Moise has been the captain of “Mircea”.

The ship has attended instruction marches and regattas between 2006 - 2013. In conclusion, according to what the present captain states, Col. Gabriel Moise, “no matter if they bring their feelings into the open or not, all mates in the Navy wish to lead at least once in their lives, for at least a year, the sail training ship “Mircea”, only because it’s an unique ship and you don’t have the opportunity to lead a sailing ship like this one too often.

The spirit of this ship can be found everywhere, it lies in everyone’s soul (...) any student who has been on board this ship keeps in his/her heart a piece of N.S Mircea!”

Galerie Foto/Photo Gallery



*Contraamiralul August T.
Roman*



*Contraamiralul Gheorghe
Gustav Drîmbă*



Comandorul Neculae I. Milu



Comandorul Ioan Gh. Gheorghe



Cdor Alexandru C. Hirjan



Cam de flotila Zamfir I. Petre



Comandorul Eugen I. Ispas



Cdor. Dan-loan Gr. Staiculescu



Cdor. Dinu-Sorin M. Pamparau



Comandor Moise Gabriel
(1 octombrie 2006 - în prezent)



*Comandor Gabriel Moise
Captain Gabriel Moise*

Interviu comandant Nava Școală „Mircea”

Interview of the Captain of Training Ship „Mircea”

1. Care considerați că sunt punctele forte ale navei?

În primul rând, unul dintre punctele forte este faptul că nava permite ambarcarea la bord a aproape 100-120 de cadeți care se pot instrui în toate specializările: Navigație, Comunicații sau Electromecanică. Astfel, putem sta la masă cu toate velierele de aceeași clasă din lume în sensul în care și acestea suportă același număr de cadeți. De asemenea, stabilitatea navei este verificată în fiecare an de marș. Această stabilitate a fost supusă la test în anul 2004 când nava a prins o furtună extrem de puternică în Marea Mediterană și atunci toți și-au dat seama că N.Ș. "Mircea" este o navă extrem de sigură. Nava are un lest de la prova la pupa pe toată lungimea chilei de 230 de tone, astfel, dacă ușile care comunică cu exteriorul sunt foarte bine închise, nu vom avea probleme pe timp de furtună. Nava aparține Academiei Navale "Mircea cel Bătrân". Această apartenență reprezintă un motiv de mândrie pentru echipaj, să faci parte din familia unei instituții recunoscută atât la nivel național, cât și internațional. De asemenea, suntem printre singurele veliere din lume care încă mai folosim parâme din material natural, din Sisal. Velele pe care le folosim sunt

1. What do you consider to be the ship's strengths?

First of all, one of its strengths is the ability to embark between 100-120 sea cadets who can train across multiple specializations, such as: Navigation, Communications or Electro mechanics. Therefore, we rank amongst the best sailing vessels in the world, which embark about the same number of people. Also the stability of the ship is examined in March every year. The same stability was tested in 2004, given that earlier that year the ship had been caught in a strong storm located in the Mediterranean Sea. Following this event, N.S Mircea was considered an extremely safe ship.

The ship is equipped with a jetsam, laid from the bow to the quarterdeck, across the keel, weighing 230 tons. This way, if the exterior doors are well locked, there can't be any problems during a heavy storm.

The ship belongs to the "Mircea cel Bătrân" Naval Academy, representing one more reason for us and the crew to be proud of, because we belong, as a family, to a worldwide recognized institution.

We are also classified among the only sailing vessels left in the world which still use cordages

tot din material natural, o textură din in cu cânepă. Sperăm să le schimbăm, toate celelalte veliere folosesc Dacronul, o velă sintetică, cu greutate scăzută, mai ușor de strâns, de întins. Acest lucru ar prezenta avantaje mari, ținând cont de structura Academiei Navale. Aici mă refer la faptul că numărul de cadeți a scăzut, nu se mai aseamănă cu anii 80-90, iar noul tip de velă este mult mai bun deoarece se manevrează cu oameni mai puțini.

Iar cel mai important punct forte este chiar echipajul navei, bine instruit, omogen, fiind format din foarte mulți tineri. Tot timpul în echipaj unii vin și alții pleacă, astfel nivelul de specializare și profesionalism este ridicat.

2.Cu siguranță, N.Ș. "Mircea" prezintă și unele puncte slabe...

Nava este construită în 1939, a fost reparată capital în 1966 în Hamburg și în 2002 în Brăila, așadar au trecut 12 ani de când nava a ieșit din șantier. De aceea, consider că Mircea are nevoie de reparații medii, întrucât întreținerea unui velier este costisitoare. De asemenea, o andocare ar fi bine venită. Au trecut 6 ani de la ultima andocare, iar scoica depusă pe opera vie ne-ar putea încetini la Regată.

Un alt punct slab ar putea fi constituit de disconfortul despre care am tot auzit de la cadeți, cauzat de odihna în hamac sau cazarea a peste 90 de persoane în cazarmă. Într-adevăr sunt veliere din lume unde cazarmele au fost renovate și se doarme în cușete. Nu știu dacă cititorii revistei sunt de acord cu mine, însă eu consider că ar trebui să menținem odihna în hamac datorită tradiției.

3.Ce așteptări aveți de la navă pe timpul Regatei?

Sunt 24 de ambarcațiuni înscrise, iar numărul lor va crește până la momentul începerii cursei. Opt veliere sunt de clasa A ca N.Ș. "Mircea", inclusiv nave mai mari cu lungime de 120 m și aici mă refer la cea mai mare navă-școală din lume, la velierul rusesc "Sedov", care are un echipaj format din 320 de persoane. În opinia mea, o Regată nu este o cursă de Formula 1, am spus-o tot timpul. Acest eveniment este o întâlnire a mai multor Școli Navale din lume

made out of genuine material, known as Sisal. The sails that we use are also made out of genuine fabric, a mixture between flax and hemp. We are hoping to replace them though, all the other sailing boats use a type of synthetic fabric called Dacron, which is very light in weight and easier to stretch and fold up. This would be a favorable thing, considering the structure of the Naval Academy, since the number of cadets has lowered in comparison to the 1980s or 1990s. The new type of sail is much better because few people are needed.

Our best strength is the crew actually, well trained, formed out of young men, and because of that, many come, many go, but this also rises the level of professionalism.

2. You can most certainly expect the ship to have its weaknesses...

The ship was built in 1939, and was fully repaired in 1966 -in Hamburg, and in 2002- in Braila, therefore there have been 12 years since the ship has left the dockyard. I believe Mircea needs a medium amount of fixing, since the maintaining costs of such a ship are very high.

Mircea could use ship docking though. There have been 6 years since the last docking, and the fouling settled on the underwater hull of the vessel could slow us down during the Regatta.

We may count as a weakness that I've heard about from our cadets, the discomfort caused by sleeping in hammocks or accommodating over 90 people in the barracks.

Indeed, there are sailing vessels around the world where the barracks have been renewed and they can now sleep in berths. I don't know if people agree with me on this, but I strongly believe we should keep the hammocks due to the tradition.

3.What are your expectations for the ship during the Regatta?

There are 24 vessels signed up by now, but the number's going to be much bigger by the time the race begins. Eight of the vessels are qualified Class A, the same as N.S. Mircea, including much bigger ships with a length of 120 m, and by that I'm referring to the biggest sail training ship: Russian Sedov, with a 320 staff crew. In my opinion, and I've been saying this for a while now, the Regatta

și ne face plăcere anul acesta să ne întâlnim cu nave din Rusia, Bulgaria, Malta, Suedia și Marea Britanie. Fiecare navă care ia startul în competiție se poate considera clasată pe primul loc, cadetii pot socializa cu alți colegi de la Academii Navale și au ocazia să vadă că navigația este peste tot la fel. Nu știu pe ce loc vom termina, vor fi nave cu suprafață velică destul de mare, dar sperăm la o clasare pe podium.

4. Evenimentele din Ucraina vor influența în vreun fel cursa?

Regatta începe în Varna la data de 30 aprilie, prima cursă va fi Varna-Novorossiysk, un Cruise-in-company Novorossiysk-Sochi, iar la final Sochi-Constanța. Nu avem tangențe cu apele teritoriale ucrainiene și cred că nu vor fi probleme din acest punct de vedere. Bulgaria, Rusia și România sunt țări partenere în această zonă a Mării Negre, desfășurăm în comun activități militare, astfel sunt sigur că Regatta se va desfășura sub auspiciile siguranței.

5. Relatați-ne un eveniment din viața de cadet sau de ofițer la bordul lui Mircea care v-a rămas întipărit în minte.

Orice clipă la bordul navei este importantă, nu seamănă un moment cu altul, sunt multe evenimente care mi-au oferit satisfacție, dar unul care m-a impresionat s-a desfășurat în vremea în care dl. Cdr. Pamparău era comandant iar Mircea era în Șantierul Naval Brăila. A fost unul din comandanții extrem de longevivi de la bordul navei, una din calitățile sale fiind aceea de a menține nava vie în mintea muncitorilor din Brăila. Dumnealui, împreună cu foștii membri ai echipajului au reușit să o scoată din șantier. Momentul care m-a impresionat s-a petrecut într-o dimineață când veneam de la Hotelul Militar din Brăila unde era cazat echipajul. În jur de 5:30-5:45, am intrat în șantier și, la un moment dat, l-am auzit rostind cuvintele „Salut, bătrâne Mircea”. Mi-am dat seama că această navă a reprezentat mult pentru fostul comandant și întreg echipajul, a făcut parte din sufletul lor, a fost o parte pregnantă din viața lor. Am preluat și noi dragostea pentru navă și sperăm să o ducem mai departe și generațiilor viitoare de marinari.

is not a Formula One race whatsoever. The purpose of this event is to bring together several Naval Institutes, and this year we are more than glad to meet ships from Russia, Bulgaria, Malta, Sweden and the United Kingdom. Each ship that begins the race can be considered to be in first place, the cadets can easily socialize with their fellow colleagues from the other Naval Academies and they have the opportunity to see how Navigation is the same everywhere. I don't know what ranking we're going to have in the end, there will be ships in this race with a big sail area, but we are hoping for a spot on the dais.

4. Will the crisis in Ukraine influence the race in any way?

The race begins in Varna on the 30th of April, the first race will be held between Varna-Novorossiysk, a Cruise-in-company Novorossiysk-Sochi, and in the end, Sochi-Constanta. We have nothing to do with the Ukrainian territorial waters and I believe there won't be any problems regarding this subject. Bulgaria, Russia and Romania are partner countries of this area of the Black Sea, we develop military activities together, and that's why I'm sure the Regatta will take place under safe, favorable circumstances.

5. Tell us about one memorable event you remember as a cadet/naval officer on board the vessel Mircea.

Every minute counts on board a ship, I remember lots of events giving me satisfaction, but I recall one moment like no other. It happened whilst Captain Pamparău was commander on board and the vessel Mircea was located in Braila dockyard. He was one of the most long-lasting commanders the ship has ever had, and one of his qualities was to keep the ship alive in the hearts of the workers in Braila. Captain Pamparău, along with the former members of the crew managed to get the vessel out of the dockyard. What stroke me the most was the morning when we came to the dockyard from the Military Hotel in Braila where the crew was staying at. We entered the dockyard at around 5:30-5:45, and at a certain moment I heard him saying: "Hello there, old man!" (referring to N.S. Mircea) I suddenly realized that this ship had meant the world for the former board commander and for the whole crew, it had become part of who they were. We have also taken this

6. Dacă ați avea ocazia să vă întoarceți în timp în momentul în care v-ați ales actuala funcție, ați opta pentru o navă cu armament?

Cred că toți ofițerii din Forțele Navale Române, fie că își fac publice sau nu sentimentele își doresc să comande Mircea. Este o navă specială, un velier la care ești instructor și educator, acestea fiind responsabilități în plus față de funcția pe care o ocupi, fie că ești comandant, secund, ofițer cu navigația sau șef de echipaj. Înainte de Mircea, am încadrat funcția de comandant Serviciu de Luptă Navigație la o navă în cadrul unității de scufundări de luptă, așadar cunosc și navele de luptă, însă pentru mine acum există o singură navă, aceasta este N.Ș. "Mircea" și cred că tot aceeași alegere aș face-o. Mircea este cea mai importantă navă care s-a aflat, se află și se va afla în Forțele Navale Române, este o navă cu vizibilitate, a oferit satisfacții României, atât pe plan național, dar mai ales internațional.

love for the ship and we're hoping to take it farther to the next generation of seamen.

6. If you were granted an opportunity to go back in time, the moment you chose your current job, would you choose a combat ship?

I believe all the naval officers out of the Romanian Naval Forces, even if they publicly state it or not, would like to lead N.S. Mircea. It is considered, after all, a special ship, to which you are both an instructor and also a teacher. These are additional responsibilities to your current job, whether you are a board commander, first officer, navigation officer or boatswain.

Before leading Mircea, I was a Navy Fighting Service commander on board a ship within the navy divers unit, therefore I know fighting ships as well, but to me there's only one ship now, and that is called N.S. Mircea. If I had to choose again, I would make the same choice. Mircea is the most important ship that has ever been and will be in the Romanian Naval Forces, and has offered many satisfactions to our country, both nationally and internationally.



Interviu studentă civilă

Simona Toma

1.În ce an ați efectuat voiajul ? Câți cadeți ați fost la bord (de la Marina Civilă)?

Perioada de cadeție a fost efectuată în vara anului 2003. Prima parte a perioadei de practică a fost efectuată în Portul Constanța, la bordul navei școală și a constat în acomodarea cu noile atribuțiuni precum și pregătirile pentru voiaj. Cea de-a doua parte de practică a constat într-un marș de instrucție în Marea Neagră, cu oprire în portul Tuzla - Turcia unde echipajul a avut întâlniri cu autorități militare și civile.

La bordul navei școală a fost un număr de 130 de practicanți ai Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" precum și ai Școlii Militare de Maiștri a forțelor Navale " Amiral Ion Murgescu ". Am fost un grup foarte diversificat alcătuit din studenți civili, studenți militari și maiștri militari - fiecare din grupurile menționate având reprezentanți băieți și fete.

2.Ce v-a determinat să alegeți un voiaj chiar cu NS "Mircea"?

A fost o ocazie unică, o oportunitate pe care studenții de la Marina Civilă nu o mai întâlniseră. Până în acel an numai cadeții militari erau selectați pentru un stagiul de practică pe NS "Mircea".

Presupun că numărul limitat de studenți militari din seria noastră, a determinat conducerea Academiei să ia o astfel de decizie. Aflarea veștii ne-a bucurat enorm și în numai 2 zile eram deja confirmați pentru stagiul de practică.

3.A diferit programul vostru față de cel al studenților militari ?

Toți studenții au urmat același program de practică ce începea dis de dimineață cu sesiunea de învățare și se termina seara târziu cu cea de navigație astronomică. Recunosc că programul era bine structurat și alterna ore de marinărie, navigație costieră/navigație astronomică cât și timpul petrecut pe sector. Fiind studentă la punte, mi-a fost alocat sectorul Comandă și asta m-a ajutat să înțeleg mai bine atribuțiunile ofițerilor la bord.

4.Care au fost părțile plăcute ale voiajului ? Dar cele mai puțin plăcute ?

Am învățat extraordinar de multe lucruri și am legat foarte multe prietenii ca rezultat al momentelor

Interview of a civilian student

1.When did you sign on for your first voyage? How many deck cadets from Merchant Navy were on board?

My practical stage was accomplished during the summer 2003. The first part of the voyage was in Port of Constanta where I accommodated myself to the new tasks and where the arrangement of departure was made. The second part of the voyage was made in the Black Sea. There was a stop in Tuzla Port (Turkey) where the crew met the Military and the Civil Authorities.

There were 130 cadets from "Mircea cel Batran" Naval Academy and from "Amiral Ion Murgescu" Naval Military School for Military Masters on board. The group was diversified. There were civilian students, military students and military masters.

2.Why did you choose to sign on for a voyage on board N.S. Mircea?

It was an opportunity for me. The civilian students never did that before. Until that year, only the military students were chosen to accomplish their practical stage on board N.S. Mircea.

I assume that the small number of military students from my generation influenced the board of the Naval Academy to make that decision. We were glad to find out their decision and that we were chosen to begin our practical stage on board.

3.Was there any difference between your schedule and the military students' schedule?

All of us had the same schedule. We started with the warming up in the morning and we finished with the astronomical navigation course in the evening. The schedule was well organized. There were courses of seamanship, coastal navigation, astronomical navigation and the time spent working in our sectors. I was a deck cadet and the time spent working on deck helped me to understand the deck officer's responsibilities.

4.Which were the pleasant parts of your voyage? But the less pleasant ones?

I got great memories, amazing friends and I learned extraordinary things there.

I slept in a hammock instead of a bed, I shared a cabin with 20 girls. There was an exchange expe-

plăcute și neplăcute ale voiajului.

Somnul în hamac, cabina pe care o împărțeam cu alte 20 de fete, schimbul de experiență cu cadeții din Academia Navală din Turcia pe care am vizitat-o, momentele în care domnul comandant Pamparău ne ordona "la posturile de comandă", iar fiecare dintre noi știa exact ce are de făcut și, fără a pierde nici un moment, ne urcam pe catarge în câteva momente – unul după altul urmând instrucțiunile de siguranță și așteptând comanda pentru a dezlega velele.

Am enumerat câteva din momentele ce mi-au rămas în minte și astăzi însă, cu adevărat magnifică a fost dimineața când am trecut strâmtoarea Bosfor, după câteva zile de marș continuu. Strâmtoarea în sine are farmecul ei dar când o traversezi la bordul Navei Școală "Mircea", un mândru velier al cărui catarg părea că atinge partea de jos a podului - ți se oprește răsuflarea. Ca momente mai puțin plăcute aș menționa lipsa vântului ce nu ne-a permis să navigăm cu vele. Ar fi fost plăcut ca după atâtea zile de antrenament pe catarge să fi putut naviga velier însă nu am avut noroc.

5.Considerați că ar fi fost mai oportun să efectuați un voiaj cu o navă comercială?

Stagiul de practică pe NS "Mircea" a durat în total 2 luni. Pentru a îndeplini condițiile de înscriere la brevet am efectuat și alte două voiaje pe nave comerciale. Mă consider norocoasă ca am avut această ocazie.

6.Ați mai efectua un voiaj cu N.S. "Mircea" în prezent?

Da!

7.Credeți că ar trebui și în prezent să existe opțiunea voiajului cu N.S. "Mircea" pentru studenții civili?

Desigur! Cu toții conștientizăm că locurile de care dispune NS "Mircea" sunt limitate iar, în trecut, acestea au fost alocate studenților militari. Însă dacă ar exista o oportunitate și pentru studenții civili să petreacă o parte din stagiul de cadete pe bric, cred că ar fi un plus.

8.Ce înseamnă pentru dumneavoastră „spiritul Mircea”?

Camaraderie, aventură, istorie ...

riendence with students from the Naval Academy of Turkey and we visited their Academy.

There were the moments when commander Pamparău gave the order to stand-by and each one of us knew exactly what he/she had to do. Without losing a second, we climbed on the masts following the safety procedures and waiting for the command to untie the sails.

I have presented some of the moments that I still remember today. The morning when we passed the Bosphorus after several days of steaming, was really wonderful. The strait has its own beauty and when you pass it on board school-ship Mircea, a vessel under sails, whose masts seem to touch the lower portion of the bridge, your heart stops for seconds.

For the unpleasant moments, I can state the absence of wind which did not allow us to use the sails. It would have been nice to see that after so many days of training we could have used the sails, but we weren't so lucky.

5.Do you think it would be better to sign on for a voyage on board a merchant ship?

My practical experience as a deck cadet on board N.S. Mircea lasted 2 months. I signed on for another 2 voyages on board merchant ships in order to meet the requirements to become a deck officer. I was a lucky person because I had this opportunity.

6.Would you agree to sign on for another voyage on board N.S. Mircea nowadays?

Yes, I would.

7.Do you think there should be the option for civilian students to sign on for a voyage on board N.S. Mircea nowadays?

Yes, it should. We all know that the number of persons aboard N.S. Mircea is limited. But if it is possible for merchant students to practice onboard on the sailing vessel will be great for their career.

8.What does it mean for you the "Mircea spirit"?

Friendship, adventure, history ...

„Să pictezi din natură nu înseamnă să copiezi un obiect, înseamnă să realizezi o senzație.” (Paul Cezanne (1839 - 1906) Pictor francez).

Artiștii plastici, sau cum se spune acum artiștii vizuali, au fost, sunt și vor fi întotdeauna prinși între vocea inimii și vocea sufletului.

Peisajul marin, în pictura românească are caracteristici aparte, este diferit față de lucrările pictorului rus, Ivan Aivazovski, cunoscut pentru peisajele cu întinderi de apă, acestea constituind mai mult de jumătate din picturile sale.

În compozițiile pictorilor români se simte profund „spiritul mării”, predispunând la calm, meditație și relaxare. Încă de la Grigorescu, în peisajele marine românești sunt înfățișate adesea personaje pe malul mării, citind sau meditando privind marea („Pescărită la Grandeville” a lui Grigorescu). Dintre pictorii consacrați în secolul trecut, Steriadi, Dărăscu și Bunescu s-au remarcat prin alegerea predilectă a temei peisajului marin. Peisajele marine au fost abordate, atât de pictorii „clasici” (Arthur Verona, Nicolae Vermont, Carol Popp de Szathmary, Constantin Ionescu, etc), cât și de pictori moderni.

Dimitrie Știubei, ofițerul de marină îndrăgostit de pictură

„Pictura este doar un alt fel de a ține un jurnal.” (Pablo Picasso) .

În orașele portuare există o tradiție a picturii de marină, plasticienii amatori sau cei profesioniști fiind atrași, deopotrivă, de frumusețea peisajului marin. În această categorie se înscrie și pictorul Dimitrie Știubei. Muzeul Marinei Române se poate mândri cu importante tablouri semnate de ofițerul de marină care a îndrăgostit într-atât universul culorilor încât a studiat pictura și desenul la Munchen, la Knir Schule, cu Ernest Liebermann și Peter Trumm. Dimitrie Știubei, care a lucrat în atelierul mentorului său, pictorul Jean Alexandru Steriadi, a surprins marea în toate ipostazele sale, de la transparența apei, până la valurile agitate. Lucrările sale au și o mare valoare documentară, deoarece Dimitrie Știubei a imortalizat pe pânze, în cele mai mici detalii, ambarcațiuni navale, al căror istoric îl știa, în calitate de ofițer de marină.

„Painting the nature doesn't mean copying an object, it means creating a certain sensation.” (Paul Cezanne (1839-1906) french painter). Painters, or visual artists, as they are called nowadays, will be captive forever between the heart's and the soul's voices.

The seascape, in Romanian paintings, has particular features: it is different from the painting's of the Russian artist, Ivan Aivazovski, known for his seascape artworks in which water dominates the scenery. This sceneries represent more than half of his work.

The Romanian artist's paintings deliver a deep feeling of „sea spirit”, which amplifies the sensation of calm, meditation and relaxation. Since Grigorescu, in Romanian seascape paintings have been often shown characters standing on the seashore, reading or meditating while watching the sea („Fisherman at Grandville” Grigorescu's painting). Amongst the famous painters from the last century, there are some artists, such as Steriadi, Dărăscu and Bunescu, who are especially known for their choice in painting seascape sceneries. Sea sceneries have been chosen to be painted by both modern and classic visual artists (classic painters such as Arthur Verona, Nicolae Vermont, Carol Popp de Szathmary, Constantin Ionescu, etc.).

Dimitrie Știubei, the navy officer which is in love with the art of painting

„Picture is just another way of keeping a diary.” (Pablo Picasso)

A tradition of seaside paintings exists in port cities, where both amateur and professional painters have shown their interest in the beauty of sea sceneries. Dimitrie Știubei belongs to this category of painters. The Romanian Navy Museum is proud to shelter some of this navy officer's artworks. Dimitrie Știubei, who loved so much the universe of colors that studied painting and drawing in Munchen, at Knir Schule University, being colleague with Ernest Liebermann and Peter Trumm, who worked in the workshop of his mentor, the artist Jean Alexandru Steriadi, immortalized the sea in all its aspects: from its clarity, when the water is crystal clear, to its foaming and violent waves. What's

Născut la Bacău, la 30 august 1901, Dimitrie Știubei a văzut prima dată marea la vârsta de cinci ani, când a venit cu tatăl său la Constanța. Primele acuarele au avut ca temă marea și au fost realizate în adolescență, la 15 ani. În pofida tatălui său care își dorea ca fiul său, talentat la desen, să devină arhitect, tânărul Știubei s-a înscris în 1919, la Școala de Artilerie, Geniu și Marină din București. Un an mai târziu, după ce instituția s-a decentralizat, acesta a plecat la Școala Navală din Constanța, ce își avea sediul în clădirea actualului Muzeu al Marinei Române. Marinarul-pictor a devenit membru al Uniunii Artiștilor Plastici în 1948, la doi ani după ce i a aprobat cererea de trecere în rezervă. Pictorul s-a stins din viață la 17 februarie 1986, iar după patru ani i s-a organizat prima expoziție retrospectivă la Muzeul Marinei Române.

"Nava este o ființă. Ferește-mă de uscat, că eu te feresc de apă!", transmite nava oricărui lup de mare", spune comandorul în rezervă Ovidiu Ionescu. Picturile sale au fost strânse într-un album care face parte dintr-o teză de doctorat. Fiecare navă are o poveste interesantă. Toate picturile au aceeași dimensiune: 50x40 centimetri. Navele pe care le-a pictat au fost imortalizate în ulei.

N.S. "Mircea" a fost sursă de inspirație recent câțiva pictori, precum Mugur Popa, artist și arhitect contemporan, născut la 15 septembrie 1964, Constanța și Alexandru Ghinea.



Mugur Popa, 2014

more, his work is also very valuable in terms of documentation, due to the fact that Dimitrie Știubei painted vessels and boats on canvases, in every detail, boats which histories he knew very well, as he was a navy officer.

Born in Bacău, on 30 August 1901, Dimitrie Știubei saw the waters of the sea for the first time at five years old, when his father travelled with him to Constanța. His first paintings, which were made during his teenage years, when he was 15, were focused on the beauty of sea. Although his father wanted him to become an architect, because he was very talented in painting, Știubei applied in 1919 to Naval, Artillery and EOD School in Bucharest.

One year later, after the institution had been decentralized, he applied to Naval School in Constanța, which had its headquarters in the actual location of The Romanian Navy Museum. The very talented sailor and painter became a member of The Plastic Artists's Union in 1948, two years after he had retired. The artist died on 17th february 1986 and, four years after his death, there was organised a Retrospective Exposition in his memory at the Romanian Navy Museum.

"Ship is a living being. Protect me from the ground as I protect you from the water!", says the ship to every sea wolf"; this are the words of the retired commander Ovidiu Ionescu. His paintings have been collected in an album which is part of his PhD Thesis. Every ship has an interesting story to tell. .

Training Ship Mircea has been a source of inspiration for many artists, such as Mugur Popa, artist and contemporary architect, born on 15 September 1964, Constanța and Alexandru Ghinea.



Cdor. (R) Ovidiu Ionescu



Dimitrie Știubei
1901, Bacău -
1986, Mettmann,
Germany



Ghinea Alexandru



Ghinea Alexandru



Interviu cu un viitor candidat al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

1. Care este numele tău și unde studiezi acum?

Mă numesc Petruț Popa și studiez la liceul militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc.

2. Care este părerea ta despre cariera militară?

Am foarte multă încredere în sistemul militar și, în același timp, sunt foarte optimist cu privire la alegerea pe care am făcut-o alegând un liceu militar. Din punctul meu de vedere, să fii militar este un stil de viață care îmbină rigurozitatea, temperamentul dinamic și sacrificiul. Nimic în viață nu este exact cum îți dorești, dar trebuie să lupti pentru ceea ce vrei să obții. Consider că alegerea unei cariere militare este cea mai bună decizie pentru tinerii din ziua de azi, aceasta asigurând un loc de muncă stabil și un stil de viață decent.

3. Ce facultate vrei să urmezi în viitor?

M-am gândit că cea mai bună alegere pentru mine ar fi Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

4. Ce te-a determinat să iei această decizie?

Cred că acesta este singurul mod în care pot îmbina pasiunea pentru mare și drumul carierei militare pe care deja l-am ales prin înscrierea la un liceu militar.

5. Ce părere ai despre Nava Școală „Mircea”, simbolul Marinei Militare Române?

Nava Școală „Mircea” se află în sufletele a

Interview with a future candidate of Naval Academy “Mircea cel Bătrân”

1. What is your name and where do you study now?

My name is Petrut Popa and I study at the Military Highschool “Stefan cel Mare”, Campulung Moldovenesc.

2. How do you feel about the military?

I have a lot of confidence in the military and, at the same time, I am very optimistic about the choice I have made, choosing a Military High School. From my point of view, being a soldier is a way of life in which interweaves the spirit of rigour, the dynamic temperament and the sacrifice. Nothing in life will be exactly as you want it to be, but you have to fight for what you want. I consider that, at the moment, the military career is the best choice for young people, providing a stable job and a decent living.

3. What College do you want to follow in the future?

I have thought that the best choice would be the Naval Academy “Mircea cel Batran”.

4. What made you take this decision?

I consider this is the way I can put together the passion for the sea and the road to a military career that I have already chosen when I came in the Military High School.

numeroase generații de navigatori. Aceasta poartă onorabil drapelul românesc și numele marelui voievod Mircea cel Bătrân peste mări și oceane.

6. Ai avut ocazia să urci la bordul navei? Dacă da, în ce împrejurări? Dacă nu, ai dori să ai această oportunitate?

Da, am vizitat "Mircea" și submarinul „Delfinul” în mai 2013, la Ziua Porților Deschise, în portul Constanța. Astfel, dorința de a-mi urma pasiunea și de a explora necunoscutului a devenit mai puternică, deoarece am constatat că numai prin depășirea propriilor limite poți realiza că ești cu mult mai puternic decât ai crezut că poți fi vreodată.

7. În anul al doilea de facultate, studenții Academiei Navale participă la un marș de instrucție pe Nava Școală „Mircea”. Ce părere ai despre acest voiaj?

Consider că acest voiaj este foarte util pentru viitorii ofițeri ai marinei militare, oferindu-le o primă întâlnire cu marea și provocările ei.

8. Care crezi că este rolul acestui marș de instrucție pe care îl urmează studenții Academiei Navale?

Practica la bordul Navei Școală „Mircea” le oferă studenților posibilitatea să descopere și să conducă nava. În opinia mea, la bordul navei „Mircea” poți să înveți cu adevărat să navighezi pe un velier. Toate activitățile de la bordul navei stau la baza navigației și sunt speciale, acestea incluzând urcarea pe catarge și manevrarea parâmelor. Sunt sigur că nimeni din marina militară nu va uita această unică experiență trăită la bordul navei „Mircea”.

9. Ce părere ai despre cariera de ofițer de marină? De ce crezi că este cea mai potrivită pentru tine?

Să fii ofițer de marină nu este ușor. Același lucru poate fi spus în cazul multor meserii, dar nu la fel de multe ca cele în care te afli într-o aventură continuă, o neîncetată descoperire a vieții în toate aspectele ei, o libertate purtată la extrem și o lecție de viață pe care această carieră ți-o poate da într-o manieră calmă sau furtunoasă. Sunt sigur că această carieră îmi va oferi primii pași ai maturizării și următorii pași pentru formarea unei personalități puternice.

5. What do you think about the Ship Mircea, the symbol of the Romanian military sailing?

The Mircea Ship is carried in their souls by do-zens of generations of sailors. It honourably takes the Romanian flag and the name of this great leader, Mircea cel Batran, over seas and oceans.

6. Have you had the chance to get aboard? If so, what was the occasion? If not, would you like to have this opportunity?

Yes, I visited Mircea and the Dolphin Submarine in May 2013, at The Days of Open Doors, in the port of Constanta, when I was convinced once again to follow my passion for the sea and for the unknown, because only getting over your limits you would be able to realize that you are much stronger than you thought you were.

7. In the second year of Naval Academy, students follow a training march on Mircea Ship. How do you feel about this trip?

I consider this training march welcomed, offering the first meeting of the young future sailor and the sea with its challenges.

8. What do you think is the role of the training march that has to be followed by the Naval Academy students?

Practice aboard the School-Ship "Mircea" provides students the opportunity to discover and to handle the ship. In my opinion, on "Mircea" you can learn the true meaning of sailing with the sails. All activities are original and special, including climbing in the masts and rigging. I am sure the no one in the Navy will ever forget the experience lived aboard this ship.

9. What do you think about this career as a sailor? Why do you think that it would be the most suitable for you?

The job of a seaman is not an easy job. The same thing can be said about many, many jobs, but not about as many as those it could be said that they are a continuing adventure, an endless discovery of life in all its aspects, a freedom taken to the extreme and a lesson that the life of sailor could teach you blandly or a little stormy. I am sure that this career will offer me the first step towards maturity and the next ones towards shaping a strong personality.







Colectiv Redacțional

Coordonatori

Căpitan Ignat-Guy Marius Costin

Zabolodni Mihaela

Redactor Șef

Student Slătineanu Marin

Redactori

Student Simion Dora-Elena

Student Zamfir Andrei

Student Nan-Marinescu Andreea

Student Pascu Lavinia Georgiana

Student Ghinghiloschi Alexandra

Elev Petruț Popa

Traducători

Student Zamfir Andrei

Student Badiu Vlad

Grafică și Tehnoredactare

Student Slătineanu Marin

Student Simion Dora-Elena

Corector

Ozana Chakarian

