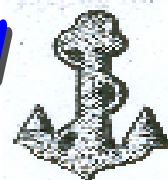




# "MATELOT"



Supliment al Revistei "România Maritimă și Fluvială Magazin"  
Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 7 / 15 AUGUST 2007

<<Ziua Marinei Române>>

Se distribuie gratuit

Colegiul de redacție al acestui număr:

Florin Gusman, Nicu Stănciulescu, Dominic Petreanu,  
Mihai Lucian Căciuleanu, Ilarion Barbu

## Ziua Noastră

Ca în fiecare an din 1902 de când această zi a intrat în conștiința poporului român, în fiecare localitate din România unde au loc manifestări dedicate zilei marinei după: intonarea Imnului Național, cuvântul de deschidere, citirea ordinilor comune ale miniștrilor M.Ap., M.T. și M.I.R.A., citirea angajamentelor, citirea mesajelor primite cu această ocazie, acordarea de diplome și medalii, festivitățile de mare sau mică amploare, (organizate după repetiții îndelungate), au loc momentele de destindere generate de către grătarele încinse din zonă, bufetele suedeze sau mesele festive asortate cu programele artistice pregătite special pentru ziua noastră.

Totul este bine și frumos, numai că în aceste momente, aproape nimeni nu-și mai aduce aminte de cuvintele Viceamiralului Ioan BĂLĂNESCU : **"Țara care a fost dăruită cu ape navigabile și ieșire la mare, dar a nesocotit aceste daruri, se condamnă singură la sinucidere"**.

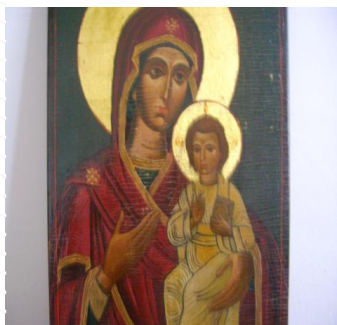
**Colegiul lărgit al redacției urează tuturor celor ce îndrăgesc marea : La Mulți Ani !**

## Recunoaștere

Colegiul lărgit al redacției mulțumește: publicațiilor **OBSERVATORUL MILITAR** și **NAȚIUNEA**, care au prezentat publicația noastră și au făcut aprecieri pozitive asupra nivelului atins și despre articolele care s-au regăsit în paginile **Matelotului**, precum și cititorilor care ne-au felicitat pentru tematicile abordate și ne-au încurajat în activitatea noastră.



Sfânta Maria este protectoarea marinarilor



Conform calendarului ortodox, în ziua de 15 august sărbătorim ceea ce se mai numește Maria Mare, ziua în care Mama lui Dumnezeu, considerată de-a pururea Fecioară, a trecut din lumea pământească în Lumea cea dreaptă a Cerurilor.

În Biblie se spune că ea a fost anunțată cu trei zile înainte de către Mântuitor cu privire la plecarea Ei de pe pământ. De îndată ce a aflat, Fecioara Maria a mers pe Muntele Măslinilor, unde obișnuia să se roage, apoi a coborât și a pregătit cele necesare înmormântării. Binefăcătoare prin natura Sa, a împărțit haine văduvelor și i-a binecuvântat pe cei care erau de față. S-a întins în pat și și-a dat duhul, nu înainte de a se ruga încă o dată, atât pentru cei prezenți, cât și pentru lumea întreagă.

## UNORA LE PLACE MAREA .... GOCEK – TURCIA - 2007

**Dominic PETREANU**  
domipetreanu@aol.com

Da, familiei mele îi place Marea. Înotăm, avem atestate pentru diving, facem excursii acolo unde marea este mai caldă, mai albastră, ne place peștele . . .

Anul acesta am participat la un curs de „Sail Cruising & Yachtmaster” în sudul Turciei, la Gocek, un golf undeva între Marmaris și Antalya. Experiența a fost deosebită prin cele 7 zile petrecute pe yacht, profesionalismul personalului școlii, frumusețea mării și a peisajului, fantastica dezvoltare a turismului nautic în zonă dar și conștiinciozitatea și seriozitatea cu care muncesc turcii.

Pentru simplificarea relatării despre experiența acestui curs, am structurat materialul documentar în trei capitole, fiecare din acestea încercând să găsească un cititor interesat măcar parțial: *Organizarea și desfășurarea Cursului, Organizarea activității portuare, Piața turismului nautic în zonă.*

### ***Organizarea și desfășurarea Cursului.***

Organizatorul cursului este [The Royal Yachting Association](#) – RYA, care are organizate în principalele zone de practicare a yahting-ului Centre de instruire, instructori, ambarcațiuni și toată logistica necesară desfășurării acestei activități în cele mai bune condiții. Am ales centrul de instruire de la Gocek, pentru că cineva a mai fost acolo în anul 2005 pentru 3 zile de navigație turistică și a rămas plăcut impresionat de ambianța oferită practicării yachting -ului în zonă.

Zbor cu avionul de la București la Istanbul și de la Istanbul la Dalaman, un aeroport imens, destinat în special curselor charter. Microbuzul Centrului ne aștepta cu tradiționala tăbliță cu numele, 40 minute de drum și suntem întâmpinați la intrarea în Skopea Marina – unul din cele cca. 10 porturi care formează ansamblul Portului Gocek – de către Șeful Centrului și viitorul instructor. Un cărucior ne duce bagajele la ambarcațiune. După îndeplinirea formalităților de înregistrare la Căpitănie, suntem gata de plecare. Vom pleca totuși a doua zi, pe lumină.

Yacht Mrs. Cippy – (după numele unei pisici împăiate și așezate într-un colț al salonului ambarcațiunii - cam de prost gust!), tip Beneteau 50, construit în 2002, înmatriculat la Londra, cca. 17 m, 3 cabine, 6 locuri, motor și velatură, dotări complete moderne, ultimă generație. Oferta de cursuri a Centrului și nivelele de competență necesare pentru sailing sunt date în anexă. Din cele 5 persoane 3 doreau să obțină certificat de „Day Skiper Practical (Yacht)” și 2 persoane fără pretenții de navigatori – Competent Crew Practical”.

În rezumat, activitatea de instruire s-a bazat pe 6 zile de navigație pe mare, în golful Gocek, completate cu o parte de instruire teoretică, explicații, întâmplări ale instructorului din activitatea de instruire, chiar și istorioare, completate cu partide zilnice de „noduri marinărești”.

Nodul este o chestiune de legendă de care toți au auzit și știu de ele. Sunt chiar și panouri cu noduri de vânzare, dar, doar la bordul unei ambarcațiuni înțelegi valoarea lor adevărată. Se fac ușor, se dezleagă ușor, rezolvă problemele de legătură, pot chiar să-ți salveze viața. Sunt fantastice! Instructorul le făcea cu o singură mână!

În cele 12 – 14 ore de activitate, afară de cele 5 – 6 ore zilnice de navigație la timonă, cu velatura sau cu motor, principalele exerciții practice făcute și repetate de câteva ori pe rând de fiecare dintre noi, pe nivele de competență, au fost:

- Desfășurarea și strângerea velaturii;
- Mers și oprirea ambarcațiunii cu ajutorul motorului sau al velaturii;
- Volte în vânt și sub vânt – manevrarea rapidă a focului pe cabestan. Acuma am înțeles rostul echipelor de pe yachturile de concurs prezentate la CNN sau Euronews, care învârt rapid la manivele . . .
- Ambarcațiunea în marș, oprirea navei și mersul cu spatele la un punct fix (o geamandură);
- Pregătirea navei pentru acostare cu spatele sau din lateral la cheu cu ajutorul motorului;
- Acostarea la cheu a ambarcațiunii, legarea parâmelor;
- Pregătirea navei pentru plecare, închiderea hublourilor, ordinea de dezlegare, plecarea de la cheu cu motor sau cu velatura;
- Exerciții „Men overboard !” – un balon de protecție cu o ancoră - zilnic 1 – 2 ore, pentru învățarea nu numai a procedurii de recuperare, dar în special a manevrelor de oprire a ambarcațiunii și manevrarea acesteia cât mai aproape de un punct fix dorit, cu velatura în special;
- Acostarea în larg, la ancoră și legarea ambarcațiunii de un punct fix de la țarm;
- Manevrarea „puiului” – dinky – la rame pentru legarea ambarcațiunii la țarm sau altă utilizare;
- Alimentarea ambarcațiunii în port cu apa și legarea la priza de curent electric;
- Alimentarea ambarcațiunii cu motorină. Pentru a se evita orice poluare, ștuțul de alimentare avea un guler de hârtie (ca la sticlele de vin roșu...) iar alături era o sticlă de detergent, dacă cumva cade o picătură în apă. Nu s-a întâmplat;
- Nelipsitele porții zilnice de 15 – 30 minute de noduri marinărești.

Lecțiile teoretice erau de regulă dimineața, după cafea și iaurt, înainte de plecare, dar și seara câte o dată:

- Prezentarea ambarcațiunii, cunoașterea denumirilor în limba engleză. De fapt tot cursul a fost în limba engleză.
- Funcționarea toaletei și golirea ei cu pompa. Vitală !
- Cunoașterea motorului, componentele principale și verificările zilnice înainte de plecarea ambarcațiunii;
- Mijloacele de semnalizare luminoasă – trusa de semnalizare, acționarea diferitelor dispozitive;
- Vesta de salvare, compunere și utilizare. La exercițiul de noapte, toți am purtat vesta, ancorați de sarturi sau straiuri.

"MATELOT"

Nr. 7 / 15 AUGUST 2007

- Mijloace de stingere a incendiilor la bord;
- Mijloace de golire a apei din navă;
- Lucrul pe hartă și citiri cu busola;
- Luminile navei și ale navelor;
- Luminile farurilor marine de pe coastă.

În apropierea ultimei zile – Skipper sau Competent Crew ? – au început întrebările despre examen. Examen?

Da, dar nu chiar. Activitatea voastră din ultimele 2 zile, dar și unele probe . . . Așa a și fost.

La teorie expuneri despre:

- „Mijloace de stingere a incendiilor de la bord”;
- „Mijloace de evacuare a apei din ambarcațiune”.

La proba practică. Exercițiul suplimentar de noapte:

- „Stabilirea pe hartă și corectarea în marș a rutei de deplasare de la punctul de ancorare la un punct din marea liberă aflat la cca. 1 oră de marș cu velele, unde adâncimea apei este de numai 5 m! Ghidarea cu busola utilizând ca puncte de reper lumina farurilor din zonă”. Am ajuns la apa de 9 m, după care am depășit locul. Greșeala îmi aparține, căci fiind la timonă, datorită vântului travers am deviat cursul.

- „Deplasarea ambarcațiunii pentru ancorare în port, manevrele corecte și legarea ei la cheu”. Probele s-au terminat la 1 noaptea după care a urmat cca. 45 minute analiza exercițiului, din fericire, care la o bere rece, care la un whiskey cu gheață.

Rezultatul final: 2 Skipper și 3 Competent Crew.

Toată stima pentru David Jackson, instructorul cursului, un personaj ciudat, exigent, dar deosebit de bun pedagog, de la care am învățat mult mai mult decât ne așteptam.

De fapt Certificatul este un talon cu serie care se lipește într-un Carnet de bord. Acest Carnet de bord este de fapt certificatul solicitat de fiecare dată când vrei să închiriezi un yacht. În acest carnet se înscriu succesiv certificatele obținute, probe susținute la examenul de atestare, experiența de navigație, alte informații sumare dar utile.

O zi obișnuită începea, cam împinși de la spate, la ora 7,30. Instructorul, ca ultimă soluție, dădea drumul tare la radioul ambarcațiunii cu difuzoare în fiecare cabină! O baie bună în mare obligatoriu, pentru recăpătat agilitatea, duș, cafea, iaurt, corn - flakes, brânză, lactate și vegetale, ceva miere, . . . spălaturile vaselor cu economie de apă și punerea lor la loc. Cam pe la ora 9,00 începea programul de instruire, după caz, o oră teorie sau direct pregătirea ambarcațiunii și plecarea. Cam pe la ora 10,00 începea vântul. Exerciții. Tras de funii, schimbat vele, volte, stop, marș . . . Rar o baie în mare înainte de prânz.

Pe la 13,30 – 14,00 pauza de prânz. Sandwich-uri sau masă adevărată. Salată de roșii cu castraveți, ardei, pătrunjel, multă brânză, omelet, tortelinii cu parmezan, supă la pachet, pepene verde sau galben, înghețată. În funcție de programul după amiezii - bere sau apa rece . . . Spălaturile vaselor cu economie de apă și punerea lor la loc.

Ambarcațiunea are o bucătărie foarte bine organizată, utilată și dotată: aragaz, cuptor, chiuvetă cu 2 cuve, frigider, congelator, veselă, multe locuri de depozitare. Apa de băut se consuma în cantitățile cele mai mari. Cca. 1,5 litri de persoană x 6 – două bidoane/zi. După un repaus de o oră – o oră și jumătate, (inclusiv timpul de masă) o baie bună în mare, o tablă, ceva istorioare de la instructor, apoi din nou pe mare la tras de funii și exerciții.

Seara, pe la 18,00 – 19,00 dar și la 21,00 sosirea la unul din numeroasele pontoane de acostare organizate în golfulețele care abundă în zonă. Unul – două pontoane de acostare, o mică tavernă de luat masa, 20 - 30 mese, o bucătărie cu cuptor, frigider, 5 – 6 turci care muncesc pe rupe, toaletă curată cu hârtie, apă caldă și duș. Mâncare bună, pește proaspăt, băuturi reci, prețuri moderate, curățenie, amabilitate.

Se merge la masă numai după ce nava se leagă la cheu și toate se aranjează așa cum trebuie pentru noapte. Durează doar cca. 30 minute, dar pe burta goală. Dacă este mai devreme, merge și o baie bună în mare – cam a doua, a treia pe zi.

O cină după o zi de muncă este plăcută. Bucate turcești, bere Efes, eventual o tablă . . . povești, discuții, proiecte cu „La anul . . .”.

Cam pe la 23,00 cad toți și se stinge lumina. Noaptea nu este cald, nu sunt țânțari și cabina nu este chiar mică pentru 2 persoane.

Sincer, a fost o vacanță, dar cu foarte multă muncă.

Cât a costat? Costă destul, dar merită. Închirierea yacht -ului – în funcție de companie, de clasă și dimensiuni. Între 1.500 și 3.000 euro pentru 6 persoane. Motorina cca. 500 euro – în Turcia este cea mai scumpă motorină! Instructorul cca. 500 euro. Masa, cam 30 euro/zi de persoană. Dacă se împart cheltuielile fixe la trei familii, sumele nu sunt chiar așa de mari pentru un concediu pe mare.

Sunt importante cred, câteva remarci:

- Pregătirea anticipată a candidaților la brevetul de Skipper ușurează mult munca instructorului dar și a viitorului skipper. Dacă nu a existat o oarecare experiență de navigație cu velă – chiar și cu clasa „optimist” – pe lac, ceva tras de funii și schimbat velele, este dificil să te adaptezi chiar și în 6 zile de practică continuă. De asemenea citirea unor manuale este foarte utilă pentru însușirea unor denumiri și reguli.

- Respectul pentru Mare. Intenționat nu folosesc termenul de ecologie. Nici măcar mucurile de țigară nu se aruncă în apă! Totul se pune în saci de gunoi albaștri și în fiecare port sau ponton de acostare există un loc destinat lăsării acestor saci. Nu știu ce se face mai departe cu ei. Sper că nu se aruncă în mare.



## *Marea, Matelotul și Minulescu*

Florin GUSMAN

**Titlul este o succesiune cronologică de M-uri ale căror conexiuni le vom descoperi în continuare.**

De ce **marea** ?, pentru că ea este ținta noastră.

De ce **matelotul** ?, pentru că publicația aceasta se numește **Matelot**.

De ce **Minulescu** ?, pentru că el a fost declarat de critici "*un umorist sentimental și fantezist*" ceea ce face ca atitudinea rezultată din opera sa, să fie în rezonanță și cu ținta acestei publicații ( "Să scriem cu haz despre necaz" ).

**Ion Minulescu** s-a născut la București în 06.01.1881, a trăit în perioada dintre cele două războaie mondiale și a murit tot în capitală fiind înmormântat la 11.04.1944 în cimitirul Bellu. El a fost unul dintre poeții clasici români, care a promovat în lucrările sale simbolismul și trioletul.

Copilăria și-a petrecut-o la Slatina. Cursul primar îl face la Pitești unde începe și liceul.

După absolvirea liceului în 1900, pleacă la Paris pentru a urma dreptul **dar, fascinat de viața boemei artistice pariziene și de simbolismul francez, renunță la studiile juridice și în 1904 se întoarce în țară.**

În anul 1906 începe să publice o parte din versurile ce vor compune volumul "*Romanțe pentru mai târziu*" pe care-l va termina în 1908.

**Iarna dintre 1906 și 1907 Ion Minulescu și-a petrecut-o la Constanța.**

Ecourile acestei șederi pe țărmurile Mării Negre se vor materializa într-o parte din poeziile care vor alcătui volumul început în 1906. Tot în acest volum va excela prin forma de scriere aleasă de autor, trioletul cu anumite influențe mariniste.

Deși perioada petrecută pe malul Mării Negre a fost destul de scurtă, Minulescu a fost puternic impresionat de mare, de anotimp, de port și de viața petrecută în orașul port. Urmare acestor impresii, a scris un număr de 15 poezii dedicate mării, oamenilor mării și navelor, acest aspect făcând ca el să fie considerat singurul poet clasic român care a consacrat o parte din opera sa mării și oamenilor ei.

Dintre aceste poezii îmi permit să vă reamintesc câteva: Crepusculul la Tomis, Sosesc corăbiile, Romanța celor trei corăbii, Romanța celor trei galere, Romanța iahturilor, Cânta un matelot, Marină estivală, Pastel Banal, Spre insula enigma și Olandezul Zburător.

Deși în perioada pe care a petrecut-o pe malul Mării Negre, din port dispăruseră velierele, la modă fiind navele a căror propulsie se efectua de către mașini cu abur și ca noutate de către motoare diesel, cu siguranță că în radă sau în portul Tomis, mai acostau suficiente veliere sau nave mixte, care să-l fi inspirat în versurile sale.

Confirmând parcă stadiul dezvoltării tehnologice al navelor în acel moment, informația despre navele propulsate de către mașini cu abur apare în poezia *Pastel Banal* chiar în prima strofă unde Minulescu folosind o metaforă, cu simplitatea caracteristică strofelor lui, ne amintește de mașina care propulsează nava:

**Frecîndu-și pîntecele de oțel fierbinte**

De cheiul rece, umed și murdar,

Un cargo-boat norvegian

**Respiră sufocat și rar**

**Ca un mamut antedeluvian.....**

Cum în acea vreme prea multe distracții nu erau, unde să-ți petreci serile lungi de iarnă dacă nu în cârciumile sau bodegile Constanței.... Acolo puteai găsi o lume pestriță, presărată cu mateloți, ofițeri sau comandanți, cu toții Lupi de Mare. De altfel fiecare în parte aveau poveștile și trăirile lor, unii fiind figuri demne de a fi prezentate în opera sa.

Astfel în patru dintre poeziile scrise în această perioadă, folosește cuvântul **matelot** de proveniență franceză (țară unde poetul își petrecuse patru ani din tinerețe), asta chiar dacă în circulație în România se mai aflau cuvintele **matroz** (de proveniență rusă) sau **mariner** (german/american), poetul a ales cuvântul cel mai des folosit și aceasta pentru că în perioada respectivă, Marina Militară avea uniforme și gradele

croite după modelul francez.

Tot în *Pastel Banal*, în încheiere, apare efemer cuvântul **matelot**:

Și-n timp ce portul se topește-n soare,

Un **matelot** își sparge pipa-n dinți

Și .... moare.

La fel de efemer apare acest cuvânt și în poezia *Spre insula enigma* unde întâlnim versurile:

E ziuă! .....

Și **mateloții** se deșteaptă pe bord,

.....

În poezia *Cânta un matelot*, versul „**Cânta un matelot la proră**“ marchează începutul fiecărei strofe fiind laitmotivul fiecărui tablou zugrăvit de strofele ce îi urmează.

Dat fiind faptul că această poezie a făcut obiectul unei melodii plină de succes interpretată de regretata cântăreață Doina Badea, cu permisiunea dumneavoastră, prezentăm integral această poezie:

1 Cânta **un matelot** la proră,  
Și imnul lui solemn plutea  
Pe-ntinsul Mării Marmara,  
Ca-ntr-o cetate spaniolă,  
Când orologiul din cupolă  
Anuntă fiecare oră  
Printr-**un** preludiu de mandolă...

2 Cânta **un matelot** la proră,  
**Un** singur **matelot** cânta  
Și totuși, vocea lui sonoră  
Părea, pe iahtul ancorat,  
**Un** cor solemn de preoți tineri,  
Ce-ngroapă-n noaptea Sfintei Vineri  
**Un** nou profet crucificat  
Pe-o noua Golgota...

Cânta **un matelot** la proră  
Și marea nu-l înțelegea.

Cânta **un matelot** la proră  
Și-ntregul echipaj dormea.

3 Cânta **un matelot** la proră.  
Dar ce lunatic l-asculta  
Și cine cântu-i repeta  
Din largul Mării Marmara,  
Când mateloții toți dormeau  
Și marea nu-l înțelegea?...

Cânta **un matelot** la proră  
Și-n larg sirenele plângeau!



Dar în poezia *Olandezul Zburător* folosește cuvântul **matelot**, nu ca pe o meserie sau ca pe un om al mării, ci ca pe un simbol și asumându-și simbolul poetul se autodefinește într-un mod plastic:

**Nu știu decât că sînt un matelot,**

.....

**Și-aceiași matelot voi fi mereu !.....**

.....

**Sînt matelotul blestemat –**

**Un lup-de-mare derbedeu,**

Fiindcă în ultima vreme **numele** acestei publicații a devenit subiectul unor discuții create de către „**colegi de breaslă**”, care prin considerații proprii, caută să lase de înțeles că **această publicație este de doi bani și cu tentă arhaică** dată chiar de **numele** ei, am încercat în acest articol să lămurim câte ceva pentru „**colegii cu orizonturile țăr murite**” care, nu știu sau nu vor să deosebească noțiunea de arhaic de cea de clasic.

**De reținut este faptul că versatilitatea colectivului de redacție nu îi permite să creeze sau să întrețină polemici de nicio natură în paginile publicației, iar subiectele abordate nu sunt, și nu pot fi**

## O furtună în Mediterana

În anul 1990, aflându-mă în voiaj cu cargoul Vaslui, după o staționare de câteva zile în portul Castellon-Spania (un orașel foarte cochet, unde am facut și plajă pe un nisip superb, timp în care am admirat niște spanioloaice tinere care se bălăceau în mare) trebuia să ridicăm ancora și să ne îndreptăm spre coasta Africii de Nord, în Tunisia.

Cargoul VASLUI Compania Romline Constanța Deplasament 4500 tdw. L max=106 m., l(B)max=14,80 m. 2 castele: unul spre centru prova și unul la pupa. 3 magazii : 2 între castele și 1 în prova Motor principal Diesel Sulzer Putere = 4000 CP (2206 Kw) Viteza=14 Nd.
--

Acolo urma să descărcăm o cantitate importantă de ciment ambalat în saci. Fiind la ora aceea Ofițer II de punte, responsabil și cu navigația, am consultat buletinul meteorologic sau meteorul -cum îi spunem noi- (așa cum o făceam de fiecare dată când ne pregăteam să ieșim în mare) și am constatat că în zona de navigație pe care trebuia să o parcurgem erau mai multe sectoare unde vremea era nefavorabilă.

L-am anunțat pe Comandant despre această situație, care a studiat direcția de deplasare a maselor de aer, funcție de presiunile: înaltă (H) și joasă (L), previziunile viitoare transmise de stațiile meteorologice de la coastă și, după un oarecare timp de gândire, a luat decizia de plecare, spunând că frontul se deplasează către NE, iar noi având drum spre SE, vom ieși din furtună.

Prin urmare, chemăm pilotul la bord, facem manevrele de plecare, ieșim din port, coboară pilotul și luăm drumul trasat anterior pe hartă - spre Tunisia.

Deja după câteva ore de la ieșirea din port, vântul s-a întesit, iar valurile deveneau tot mai mari, dar încă nu prezentau semne de îngrijorare -ca doar eram obișnuiți cu marea și cu stihiiile ei-. Problema nu era aici, în apropierea coastei Spaniei, ci mai la sud, spre centrul micii traversade a Mării Mediterane. Acolo nimeream noi peste 1-2 zile, iar meteorul dădea vânt NW spre N forța 8, mare gradul 7 Beaufort, în creștere vânt forța 9, marea gradul 8 Beaufort, deci "bulău" în toată regula, cu valuri de 7 metri, dacă nu și mai mari.

Eu, dar și Căpitanul secund (bucureștean din Berceni) -cu care mă împrietenisem făcând multe voiaje împreună, fiind un tip deosebit de agreabil- având îndoieli asupra deciziei comandantului, am încercat să-l convingem că ar fi bine să stăm la adăpost vreo 2-3 zile până se mai liniștește marea.

Ne-a ascultat "Jupânul" în expunerea noastră, dar era de neînduplecat :

- Nu intrăm la adăpost, până ajungem acolo frontul (îi plăcea să spună tot timpul « frontul ») se deplasează spre E, vântul se rotește și scăpăm, prindem doar coada ciclonului.
- Dom` Comandant evoluția vremii este următoarea: vântul se rotește, dar vine de la NW la N și apoi va bate din E către S, luându-ne din travers Bb și apoi din prova, zic eu.
- Nu, că nu se rotește chiar așa de mult, și chiar dacă o să luăm valul din prova, va scădea în intensitate, deoarece « frontul » se duce spre est.

Și astfel ne-am continuat drumul spre Tunisia. Nici nu trecuseră 24 de ore de la plecare și norii negrii au umplut cerul, iar vântul atinsese deja forța 6-7, iar marea gradul 5 (valuri cam de 3 metri înălțime), vizibilitatea moderată. Nava lua benzi din ce în ce mai mari, elicea începea să iasă din apă datorită tangajului din ce în ce mai pronunțat. Carturile treceau destul de greu că începusem să ținem la capă \*. După ceva timp, « mașina » a fost redusă la « jumătate » ca să nu se producă variații mari ale turației motorului.

Pe măsură ce înaintăm, vântul sufla cu putere, marea toată părea o spumă, nu se mai distingeau bine vârfulurile valurilor, doar înălțimea lor, când ne loveau cu furie de vibra toată nava de mai multe ori și aveai senzația ca te duce înapoi.

După 2 zile de la plecarea din port, vântul avea deja forța 8 -9 iar marea gradul 7-8, cu valuri de 6-7 metri. Problema intrării la adăpost nu se mai pune, pentru că nici nu mai aveam unde, deci trebuia să mergem înainte. Viața la bord era dificilă în aceste momente.

\* drumul de capă este un drum pe care îl ia nava astfel încât să permită atacarea valurilor dintr-un anumit unghi, astfel încât « ciocanele » care le primește nava când este lovită de valuri să fie mai slabe iar structura corpului acesteia, marfa, precum și echipajul să suporte mai ușor efectele mării involburate.

Nava trosnea din toate încheieturile, echipajul era stresat, nu se putea odihni (cădeai pur și simplu din pat oricât de crăcănat ai fi stat), unii aveau rău de mare, în mașină era foarte cald și nu puteai să te așezi, cădeai imediat de pe scaun. În comandă ne agățam de ce puteam pe acolo, făceam cu schimbul la timonă. Se pare că urgia atinsese apogeul. Vântul avea cam forța 10 și marea gradul 9, iar valurile 7-8 metri. Nava lua benzi în jur de 25-30 de grade, valurile treceau peste castelul prova și cădeau peste magazie sau se loveau direct de castelul pupa. Bigile erau bine amarate, altfel ar fi zburat de pe postament și ar fi lovit și distrus tot ce întâlneau în mișcarea necontrolată. Mâncare gătită nu se mai făcea după ce am ieșit din port, se mânca hrană rece. Nici o oală, cratiță sau bucătar nu putea sta pe loc în astfel de momente vitrege. Noi la castelul prova ne aprovizionasem cu cașcaval, conserve și pâine, înainte să se amplifice furtuna pentru că după ce situația se agravează, pe punte între cele 2 castele nu se poate circula, deoarece riști să fi luat de val și să ajungi în mare (bucătăria și cambuza erau în castelul de la pupa).



La un moment dat, fiind în cartul 12.00 -16.00, am observat la castelul pupa pe puntea bărcilor, unii membrii ai echipajului cu veste de salvare pe ei, ținându-se cu nădejde de balustradă. Pe un ruliu așa de mare nici nu se puteau lansa bărcile de salvare. Am urlat la ei să meargă la cabine, că nu este nici un pericol, nava rezistă, motorul nu se va opri (nu s-a oprit nicio dată în timpul marșului în 2 ani de când eram pe această navă și din informațiile pe care le aveam, acest motor care funcționa numai cu motorină, nu s-ar fi oprit niciodată singur în timpul voiajelor) și că mai era puțin până la malul african. Ei nu se clineau de acolo, dar exista pericolul să-i arunce vreun val mai puternic în mare. Până la urmă după ce au stat acolo vreo 3 ore și s-au udat bine, au intrat în castel și s-au dus la "baracă" (cabină).

Toata aceasta nebunie a durat cam 4 zile, până să observăm mai întâi coasta Algeriei (deoarece ținând la capă, ne-am abătut spre sud de la drumul inițial) și apoi ușor, ușor ne-am apropiat de coasta Tunisiei; furtuna s-a mai domolit și trecând de Bizerte, am intrat în Golful Tunis, unde am ancorat să "ne oblojim" rănile.

După ce am ancorat, Comandantul ne-a spus că a fost "cam nasol" dar am rezistat, de parcă aici era vorba de un test de rezistență sau verificarea limitelor navei și a echipajului.

Dacă nu ar mai fi existat și o altă soluție - asta era - dar a existat posibilitatea de a sta la adăpost pentru a feri echipajul, nava și încărcătura de pericole iminente în astfel de condiții meteorologice. Nu ne-am putut explica niciodată de unde atâta ambiție și îndârjire, ca să nu zic inconștiență, din partea comandantului. Ce a vrut să demonstreze și cui nu știu, că se poate naviga în orice condiții? După această peripeție, fiecare membru al echipajului când îl vedea pe Jupân, zicea : « Frontu, Frontu ».

August 2007, **Nicu STĂNCIULESCU**

### Istoria busolei

Denumirea acestui instrument de orientare în spațiu vine de la buxola - în limba latină, cutiuță mică din lemn de merișor.

Busola, desigur nu cu denumirea modernă, este amintită pentru prima oară, într-un manuscris Chinez din secolul al III-lea d.Hr. Era confecționată din magnetit natural, metal numit de chinezi "Zi shi" care înseamnă : piatra dragostei materne. Explicația : atrăgea fierul aidoma iubirii materne. Chinezii au observat că bucata de magnetit în formă alungită, suspendată de un fir, în mișcare oscilatorie se oprea în direcția nord-sud. Astfel instrumentul primitiv a luat numele de "Ci nan", respectiv indicatorul sudului. În decursul vremii a fost perfecționat, iar navigatorii chinezi îl foloseau prin secolul al XII-lea.

Din China a trecut la arabi și "indicatorul sudului" a pătruns în Europa, devenind indicatorul nordului. Inițial i s-a spus *marinetta* sau *calamite* și arăta astfel : un ac magnetic fixat pe un dop de plută, pus într-un vas cu apă. La 1269, francezul Pierre Pelerin de Maricourt, aflându-se în Italia, vede o busolă într-o cutie din lemn. Se spune că plasarea acului magnetic în cutie ar fi fost opera lui Flavio Gioja din Amalfi, dar nu este exclusă ideea unei legende izvorată din patriotism local. Se mai poate presupune că Dante, în Divina Commedia, cântul XII al Paradisului, spunând : "I'ago alla stella", ar fi știut de busolă .

În continuare busola ar fi fost îmbunătățită de francezi care au montat dedesubtul acului magnetic, roza vânturilor cu cele 32 de carturi, pe fiecare notându-se subdiviziunile punctelor cardinale.

## "AMINTIRI DIN CANARE"

### (5) "Sudamericanii"

Amintirile încep tot "din Canare", deoarece schimbarea echipajelor de pe trawlere, după 6-7 luni de voiaj se făcea, indiferent dacă nava opera în West Africa sau "în Nord", prin curse charter TAROM, la Las Palmas.

În aceste condiții, navele din nord efectuau doar o traversadă a Atlanticului până în Insulele Canare, care dura câteva zile, în raport de vreme și nu erau nevoite să facă un voiaj în țară care, prelungit inevitabil cu o staționare la Tulcea, scotea nava din producție cel puțin 2 luni.

De menționat că în anii '70, portul Las Palmas devenise cea mai importantă bază pentru flotele de pescuit oceanic care operau pe coasta de vest a Africii, majoritatea dintre acestea practicând schimbarea echipajelor cu avionul.

Zona de pescuit, numită de cei de pe trawlere "În Nord" sau "În Labrador", era situată în partea de nord-vest a Atlanticului, pornind cam din dreptul Bostonului și se întindea, spre nord, de-a lungul coastei canadiene până în Newfoundland – care ocupă toată partea de nord a Peninsulei Labrador. Aici, Marea Labradorului, străbătută de curentul cu același nume, desparte Canada de extremitatea sudică a Groenlandei.

Newfoundland cuprinde, în partea sa sudică, și Insula Terra Nova, cu principalul port la Saint John's.

Luată în ansamblu, întreaga regiune nu era nici pe departe o zonă de agrement, pe care ai dori să o vizitezi în concediu. Era frig aproape tot anul, uneori se zăreau ghețuri, iar balenele aproape că făceau parte din peisaj. Și speciile de pești erau altele decât în West Africa, predominând codul, tonul și pământul. Erau însă specii valoroase, foarte căutate pe piața locală, motiv pentru care în zonă operau flote de pescuit din mai multe țări.

Îmi amintesc că în timpul "sezonului de cod", în zonă se aflau atât de multe pescadorean, încât noaptea, luminile de pe nave creau impresia unui oraș plutitor.

Într-un an, Ajunul Crăciunului ne-a prins în ancoră la Saint John's. Ni s-a dat și o parte din diurnă, așa că am plecat împreună cu câțiva colegi în oraș.

Pe străzi forfotă, lumini, magazine aglomerate. Aerul de sărbătoare, cu tot gerul înțepător, învăluia tot orașul. Nu eram pentru prima dată la Saint John's, dar de data asta mi s-a părut altfel ca în alte dați.

Am intrat și noi prin câteva magazine să căscăm gura, să ne încălzim și să cumpărăm câteva mărunțișuri. Între timp, s-a stârnit un vânt subțire care, în complicitate cu gerul, a început să cam gonească lumea de pe străzi, așa că am hotărât să ne întoarcem la vapor. În drum, am văzut o cârciumă și am intrat "să ne încălzim" puțin.

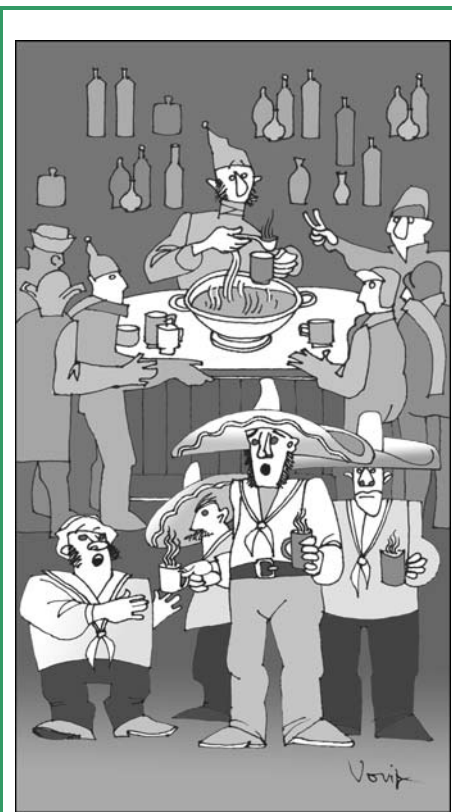
Înăuntru, deși încăperea părea destul de mare, era înghesuală, fum și gălăgie. Făcându-ne loc spre tejghea, am observat un vas cu un lichid din care ieșeau aburi și pe care barmanul îl turna în căni. "Punci!". Auzisem de el, dar nu avusesem până atunci ocazia să-l gust. La bar, aglomerație maximă. Un motorist înalt care era cu noi, a reușit să apuce patru căni, peste capetele câtorva "pretendenți" agitați, am plătit și voiam să ne îndepărtăm, când mi-a atras atenția unul din cei aflați în fața noastră.

Era un tip scund, îndesat, îmbrăcat într-o scurtă groasă, care făcea eforturi să ajungă la bar, fiind tot timpul dat la o parte de cei mai înalți și mai nerăbdători.

Scena m-a amuzat atât de tare, încât i-am spus motoristului nostru să încerce "să mai prindă" o cană. Când "încercarea" a reușit, i-am întins cana scundacului. M-a privit mirat, a luat cana, mi-a întins banii și când noi ne-am tras mai la o parte din înghesuală, a venit după noi. S-a uitat atent la fiecare și a întrebat în engleză: "Cine sunteți voi, că nu sunteți de aici?" Unul din "puntiști" care era cu noi și care o rupea binișor englezește, i-a răspuns că suntem marinari de pe un trawler românesc, ancorat în port. - "Români -, a întrebat noul nostru prieten - ce fel de nație e asta?"

Colegul nostru i-a explicat că suntem o nație latină din Europa.

Fără să acorde nici o atenție Europei, tipul a exclamat: "Aha, latini! Sunteți din America de Sud!".



Mihai Lucian CĂCIULEANU  
Of. Electrician

### Divertisment

Manifestație mare, mare (unii știu despre ce e vorba). Lumea striga:

- Ceaușescu, PCR! Ura! Ura!

Unul singur, mai amărât, stătea mai în spate și nu spunea nici un cuvânt.

Un om de ordine (citește securist) se apropie de el și îl întreabă:

- Ce faci tovarășe, de ce nu strigi ura?

- Sunt răgușit, răspunde cel interelat, dar ura e aici, în suflet.

-Ce e mai bine să ai, Parkinson sau Alzheimer?

- Parkinson.

- De ce ?

- Păi e mai bine să răstorni paharul decât să uiți unde ai pus sticla.

**Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră**



