

Din jurnalul unui brav navigator

Eram în concediu. Am fost chemat telefonic la sediul Romline Constanța și mi s-a cerut să mă prezint perioada contractuală de 6 luni de ambarcare și acum, după ce au solicitat de mai multe ori companiei Romline să fie în ziua de 2 Decembrie 1996 orele 10:00, la Direcția Personal și Învățământ și la Serviciul de Exploatare. Aici am aflat că urma să primesc comanda navei Moinești de 7.800 tdw (tone deadweight - capacitatea de încărcare), aflată în acest moment în Colombo - Sri Lanka, sub operațiuni de descărcare.

Șeful Direcției Personal mi-a spus: Domnule comandant Adrian Voiculescu, împreună cu șeful mecanic maritim, Ion Burbulea, care era și el de față, un fost coleg dintr-o promoție mai veche de ofițeri mecanici de marină, cu Ion Vlas șef electrician maritim, cu câteva promoții mai tânăr și cu Ion Busuioc șef telegrafist maritim, veți zbura mâine spre Colombo, în Sri Lanka. La rândul lui, comandantul Gheorghe Dragomir, aflat la bord, însoțit de șeful mecanic Ion Tudescu, șeful electrician maritim Ionel Nicolae și de șeful telegrafist maritim Radu Constantin, vor fi repatriați. Toți patru, plecaseră în primăvară și depășiseră perioada contractuală de 6 luni de ambarcare și acum, după ce au solicitat de mai multe ori companiei Romline să fie înlocuiți, vor fi aduși în țară. Am aflat apoi că după descărcare, nava urma să încarce o partidă de ceai de Ceylon, de cca. 7.300 de tone pentru porturile Tripoli și Bengazi din Libia.



Pe timp de vară, o mare parte din echipajele companiei noastre, preferau voiaje mai scurte, prin Mediterană și porturi din Nordul Europei, dar când se apropiau lunile de iarnă, mai toți își aduceau aminte, că în Sud, în voiajele prin care navele ajungeau în Marea Roșie, Golful Persic, India și Indonezia și chiar în China, temperaturile urcau spre 30 de grade Celsius sau chiar le depășeau. Discuția a fost scurtă și directorul general, Victor Moldoveanu „Ghiaurul” cum îi spuneau colegii și-a dat acordul. Urma să plecăm în ziua următoare de la Otopeni, spre Colombo, cu o scurtă escală la Abu Dhabi, în Emiratele Arabe Unite.

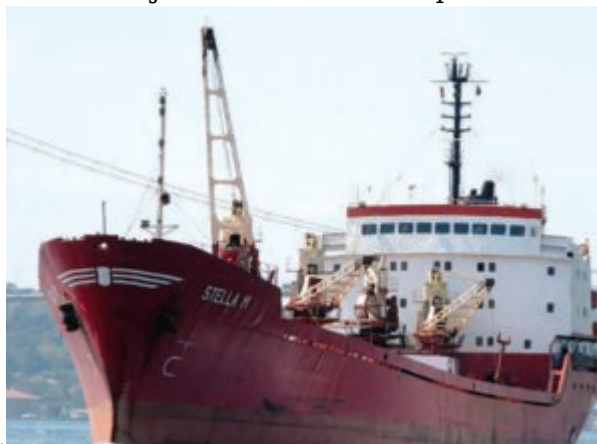
Înalt și voinic, rezistent la muncă și la tăvăleală, porecla spunea multe despre capacitățile și competențele lui. Cei mai tineri decât el, care obținusem, ca și el brevetele maxime, pentru a comanda orice navă maritimă de transport, aveam ușa deschisă la el, dar nu avea timp pentru povești. O astfel de funcție, cu foarte multe îndatoriri și răspunderi îți consuma tot timpul. Acum, ne-

a cerut ca nava, echipajul și mărfurile să fie permanent în siguranță, contractele să fie executate cu mare atenție și să ne facem datoria.

Era un mesaj pe care, cu ani în urmă, ni l-a transmis și nouă, profesorul nostru de matematici și trigonometrie sferică Constantin Chiriac, căpitan de rangul I (comandor), fost comandant al bricului „Mircea”. Avea experiență și văzuse și el destule. Ne-a urât să avem un voiaj bun. Am mulțumit. Am zburat până la Abu Dhabi, unde avionul a făcut escală și din avion, au coborât mai mulți pasageri. A doua zi, după prânz, am aterizat pe aeroportul din Colombo. Era o căldură sufocantă. Peste 40 de grade Celsius. Aveam ce ține minte. Agentul navei ne-a dus cu mașina lui până în port, la navă. Înainte de a pleca de la bord i-a spus vechiului comandant Gheorghe Dragomir că a doua zi, înainte de prânz se va întoarce și că locurile în avion sunt rezervate deja. Urmau să ajungă în România, prin New Delhi. La bord se folosea instalația de descărcare a navei și se lucra cu două echipe la ultimele două magazii ce mai aveau saci cu zahăr.

Luarea în primire a navei, a compartimentelor, instalațiile și echipamentelor ei, primul contact cu echipajul, situația descărcării, pregătirea pentru voiaj, contractele, mi-a luat tot timpul. La fel s-a întâmplat și cu ceilalți șefi de compartimente. Noi am dormit fără vise, chiar dacă la bordul navei se lucra și pe timpul nopții. Ne-am trezit dimineață, am servit împreună gustarea și înainte de prânz, Gelu Dragomir și cei ce urmau să fie repatriați, au plecat cu un avion spre New Delhi. De acolo se urcau într-un avion românesc, care îi ducea acasă, în România, la Otopeni. Am continuat descărcarea, vizita navei și a compartimentelor, contactul cu echipajul, pe navă, la locurile de muncă. Am atras atenția fiecărui membru al echipajului, că la bord, de la comandant până la bucătar, toți eram importanți. Munca noastră era o muncă colectivă. Toți contribuiam la siguranța navei, a navigației și a mărfurilor, făcându-ne conștiincios datoria.

Am considerat că trebuia să le-o spun, deși cred că o știau. Descărcarea a mai continuat o noapte. S-a terminat abia dimineață. Documentele pentru primirea întregii cantități de marfă, s-au semnat până în prânz. Istoricul descărcării mărfii a fost întocmit de către agentul navei și l-am verificat pe baza înregistrărilor noastre din jurnalul de bord, după care l-am semnat. Eventualele dispute dintre armator și primitorii mărfii, în legătură cu folosirea timpului, urmau să se rezolve pe baza Statementului of Facts (Istoricul operării navei). Apoi, imediat s-a trecut la curățarea și pregătirea magaziiilor pentru noua încărcare. A durat până după prânz. Paiolul, murada și colțurile magaziiilor au fost acoperite cu „craft paper”. Magaziile și cargoplanul au fost acceptate, încărcarea a început, mai întâi la două, apoi și la celelalte magazii. Staliile au început să curgă și ofițerii de cart, care supravegheau încărcarea, le înregistrau și le treceau în jurnalul de bord. Timpul înseamnă bani.



Programul zilnic de lucru era împărțit în trei.

O treime supraveghea încărcarea și problemele de la bord. Celelalte două treimi erau libere, să meargă prin oraș sau prin împrejurimi, ori să doarmă. Sri Lanka era una din perlele Oceanului Indian. Cam toți membrii echipajului au vizitat Parcul Național Minneriya, Stânca Leului, Templul Peșteră din Dambulla, Matale, Kandy, Templul relicvă a lui Buddha, Sigirya. Am cerut agentului să

ne aducă combustibilul, uleiurile, apa, lenjeria spălată și provizia, în ultima zi. Urmas să fie ambarcate în compartimentele de sub linia de plutire și măreau stabilitatea navei. După terminarea încărcării s-au închis magaziile și s-au semnat conosamentele, documente negociabile, reprezentând marfa aflată la bord. Staliile erau reversibile. Se puteau calcula, după terminarea descărcării în ultimul port din Libia. În ora următoare am ieșit în larg, luând drum spre Cap Comorin. Am transmis spre Romline Constanța, o radiogramă de informare: M/V „Moinești” terminat complet descărcarea 05.12, orele 08:00 l.t. Curățat magazii 5 ore. Început încărcarea 8.000 tone ceai, în 4 magazii.

Terminat încărcarea 10.12, orele 10.00 l.t. Procurat Colombo: Păcură 200 t, motorină 25 t, ulei mașină 2.500 kg, apă potabilă 150 t; freon, oxygen, acetilenă, conform listei trimisă prin agent. ETA (Timp estimat de sosire) Suez 09.01.77 Apoi alte două radiograme au plecat către agenții navei din Tripoli și Benghazi, anunțându-se plecarea navei, timpul estimat de sosire, marfa încărcată în fiecare magazie, pentru fiecare port. Alte informații urmau să primească după trecerea Canalului Suez. Zilnic, dimineța, pleca către Romline, o radiogramă, informând: Poziția, lat. și long; viteză medie; Parcurs; Rămas până la Suez; Vânt direcție, forță; Marea gradul, măsurate pe scala Beaufort (B.S.)

Consum zilnic, combustibil, ulei, apă, Semnătura cdt. (comandant). Dacă se raporta și vreo problemă tehnică, radiograma era semnată și de șeful mecanic. Printre problemele importante și urgente, ce trebuiau soluționate, în primele 24 de ore, de la ieșirea din port, erau instruirea echipajului în legătură cu: cunoașterea navei și a compartimentelor sale, a tuturor motoarelor, generatoarelor și echipamentelor ei, rolurile membrilor echipajului pentru situațiile de abandon, combaterea incendiilor, a găurii apă, a gazelor, a poluării și atenția privind transportul mărfurilor periculoase etc. Toate acestea erau afișate în careuri, pe culoare, în cabinele echipajului, pe peretele cușetei fiecărui membru al echipajului. Exercițiile le-am început chiar a doua zi, la Sud de Cap Comorin.

Am lansat la apă barca din tribord, și am efectuat un exercițiu de stingere a incendiilor, cu apă și cu spumă, la magazia nostromului. Împreună cu șeful mecanic, am inspectat buteliile cu CO₂. Apoi am verificat cu toții materialele de intervenție și poziția lor pe navă. La fel am procedat cu materialele de vitalitate, poziția lor pe întreaga navă și procedurile uzuale de folosire. În completare, le-am vorbit despre o problemă, pe care o consideram deosebit de importantă. Comunicațiile cu alte nave și cu stațiile de coastă, în caz de pericol, la nava noastră sau la o altă navă aflată în pericol.

Cunoașterea procedurile de stabilire a acestor legături radiotelefonice sau radiotelegrafice, îi privea pe toți, era vitală, mai ales că Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor și Organizația Maritimă Internațională, puteau pune la dispoziția zecilor sau sutelor de mii de nave, de transport, pescuit, pasageri, ambarcațiuni de agrement sau particulare și a stațiilor portuare, numai 56 de canale de comunicare radiotelefonică. Prioritățile pentru mesajele urgente de pericol și siguranță, trebuiau ascultate de toți cei care se aflau de cart, pe orice navă. Canalul de apel era tot canalul 16, după care cei care doreau să comunice, treceau imediat, într-un canal liber. În situațiile de pericol, distress (Mayday), urgency (Pan - Pan), Safety (Securite), orice convorbire trebuia întreruptă și toți treceau pe ascultare. De obicei, aceste mesaje conțineau poziția, gradul de urgență sau pericol, asistența solicitată, numărul membrilor echipajului, numărul celor răniți sau dispăruți, mijloacele de salvare pe care le folosesc, medicamentele și tratamentul necesar, direcția vântului, gradul mării, direcția și viteza curențului, mai ales în zone în care există curenți de maree etc.



La rândul lor, navele care participau la acțiunea de salvare, trebuie să pregătească toate materialele folosite care se aflau la bordul lor și oameni cei mai competenți pentru aceste acțiuni, care pot fi periculoase, în special pe furtună. Comandanții navelor și membrii echipajelor care participă la aceste acțiuni, trebuie să gândească din timp planuri pentru a acționa eficient, în caz că evenimentul nefericit s-a întâmplat în marea liberă, lângă țărm, pe fluviu, dacă nava este eșuată etc. De asemenea, pe toate navele, trebuie să pregătească mijloace de salvare (bărci, plute, colaci și veste de salvare), pături, bandule, baloane de acostare, parâme, scări etc.

Nava care sosește și descoperă nava/barca în pericol, trebuie să facă adăpost și să acționeze, cu maximă urgență, eficiență și pricepere. La rândul ei nava aflată în pericol sau ambarcațiunile sale trebuie să-și semnalizeze poziția, în caz de nevoie cu o oglindă, pe timp de zi, cu rachete de semnalizare, sau măcar cu o lanternă pe timp de noapte. Trebuie informată imediat stația de radio-coastă cea mai apropiată. Toată acțiunea trebuie înregistrată în jurnalul de bord. Pentru convorbirile radiotelefonice, existau mai multe reguli stricte.

Nimeni nu trebuia să folosească radiotelefonul pentru banalități, mesajele trebuiau să fie scurte, clare, concise și complete, să informeze nava care transmite mesajul, cu ce intensitate este auzit (1 - 5) radiotelefonul ei, să folosească limbajul standard maritime, fraze și expresii cunoscute. Procedurile prin care se puteau eficientiza convorbirile, cum ar fi precizarea poziției celui care transmite mesajul, latitudine sau longitudine, poziție față de un reper de la coastă cunoscut, relevment și distanță etc, indicații despre mesaj (întrebare, răspuns, instrucțiune, aviz, clarificări), confirmare (pozitiv/negativ), indicându-se greșeala și cerând clarificare, pașii pentru stabilirea contactului, acordul de folosire a unui anumit canal, schimbarea mesajului, terminarea mesajului etc.

Am discutat cu întregul echipaj, despre importanța acestor exerciții la bordul navei. În aceste măsuri

urgente, înțelegerea acțiunii și practica au o valoare excepțională, pentru siguranța tuturor. O mare parte a acestor proceduri și practici, pot fi folosite și la uscat. Pe orice navă, activitatea preventivă, este deosebit de importantă. Complexitatea exercițiilor și practica dobândită, au o valoare inestimabilă. (Va urma)

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



INDEPENDENȚA ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*