

Din jurnalul unui brav navigator

Nava Moinești înainta cu 14,5 Noduri, cca. 26 Km/ oră. Pe timpul nopții, am parcurs distanța dintre Cap Comorin și Canalul de 9 grade Nord, trecând de insula Minicoy, din grupul insulelor Maldive. Dimineață am intrat în Marea Arabiei (NordVestul Oceanului Indian). Am luat drum de 290 de grade. Aveam în prova insula Socotra. Oceanul era calm. Tachometrul din comanda de navigație și cel din comanda mașini, care indică numărul rotațiilor pe minut al elicei navei, dovedesc eficiența ei economică. Este adevărată afirmația mecanicilor care spun: „Merge mașina, merge marina”. Pe timp de zi, în cartul secundului, i-am convocat pe Atila Mustafa, pe șeful mecanic, Ion Burbulea și pe șeful electrician Ion Vlas și le-am cerut să-mi prezinte câte un plan de lucrări, pentru compartimentele pe care le conduceau. Secundul Atila Mustafa împreună cu șeful de echipaj Tony Caton, au întocmit un plan de lucrări, pentru covertă, magazii, bărcile de salvare și puntea bărcilor, teugă, vinciul de la prova și cabestanul de la pupa.

În jurul comenzii și pe puntea etalon, urmau să lucreze timonierii. În fiecare zi șeful de echipaj și cei doi marinari urmau să efectueze și balansarea mecanismelor (lucrare ce presupunea mișcarea tuturor echipamentelor de punte care se puteau bloca din cauza depunerilor de sare, datorată valurilor sau aerului sărat, cum ar fi: vinciul, prova și cabestanul, instalația de lansare și punerea la post a bărcilor de salvare, mecanismele instalației de încărcare, fluturii hublourilor etc). Tot ei trebuiau să verifice și să completeze, dacă era cazul, posturile în care se păstrau manicule, extintoarele și materialele de stingere a incendiilor cu apă și spumă.



Pentru compartimentul mașini și compartimentul cârmei șeful mecanic Ion Burbulea avea și el destule lucrări la motorul principal, motoarele auxiliare, caldarina, generatorul de apă dulce din apă de mare, pompa de covertă și o mulțime de pompe și pompice ce funcționau la mașini, instalația frigorifică a cambuzei, compartimentul cârmei. Șeful electrician Ion Vlas, a trecut lucrări privind aparatura de navigație din timonerie și camera hărților (radare, sonde ultrason, repetitoarele girocompasului) sisteme de alarmare, din comandă și de pe navă, instalația luminilor de navigație, panoul electric din comandă, radiotelefonul, care trebuia ascultat permanent, automatizările existente pe întreaga navă, instalația electrică din bucătărie și cambuză, instalația de iluminat din

magaziile nostromului, careuri și cabine, uși și porți etanșe etc.

Era destul de muncă și pentru șefii de compartimente, și pentru cei care lucrau împreună cu ei. În plus, toate echipamentele, de toate tipurile, erau permanent influențate de mediul sărat al Oceanului Indian și pe viitor al Mării Roșii. Ofițerii de punte, aveau ocazia să-și verifice calitățile de navigatori, la mii de mile distanță de țărmurile Indiei, Arabiei și Africii. Crepusculul de dimineață și de seară durează mai puțin de 25 de minute. Trebuia să te miști repede.



Să identifici constelațiile și stelele, să faci observațiile cele mai favorabile pentru ca diferențele dintre azimuturile lor să nu fie mai mici de 30 de grade, dar nici mai mari de 150 de grade, să măsoți înălțimile la aștri, cu ochiul liber, la zecime de minut sau chiar mai puțin, tangentând precis orizontul, să-ți citească alt ofițer, indicațiile cronometrului de bord, să folosești indicațiile efemeridei astronomice din anul, luna, ziua, ora și minutul din acel moment și să-ți folosești toate cunoștințele de trigonometrie sferică și algebră, pentru calcularea dreptelor de înălțime.

Dacă toate aceste elemente și valori sunt calculate cu precizie, atunci poziția navei, determinată în mijlocul oceanului se poate compara cu aceea pe care ți-o dă în zilele noastre GPS-ul. Radarul funcționa neîntrerupt și observațiile pe care le dobândeai, te ajutau să eviți orice apropiere de o altă navă, care se străduia să traverseze oceanul. Altă dată, când am traversat Oceanul Indian cu o navă de 25.000 tdw, am parcurs distanța, dintre Sudul Africii până la strâmtoarea Sunda, între insulele Sumatra și Iava, în 14 zile, fără a vedea uscatul. Am ajuns la strâmtoarea Sunda, pe lângă Vulcanul Krakatau și am intrat în Marea Iavei, cu precizia pe care în apropierea țărmului, numai radarul ți-o poate da. Acum, în fiecare zi de marș, urmăream precizia de navigatori a ofițerilor noștri.



Zilnic îmi făceam rondoul pe navă, văzându-i pe băieți la treabă, pe punte, în mașină, în stația radio, în bucătărie. Îi vedeam și pe ei, cum în timpul liber, se duceau la prova sau la comanda etalon pentru a se bucura de posibilitatea de a vedea imensitatea oceanului. Apoi coborau la careul marinari, unde pe un perete era fixată o hartă și măsurau cu atenție, de unde am plecat, unde suntem și când vom ajunge la Strâmtoarea Bab el Mandeb și apoi la Suez. În fiecare dimineață, îl vedeam pe nostromul Toni Caton și băieții lui, cum înaintau cu lucrările. Ieri fuseseră pe punte și rașchetaseră rugina ce străpunsese vopseaua, apoi acoperind cu minium de plumb suprafața curățată, lăsând-o să se usuce,

Înainte de a o acoperi cu vopsea, azi i-am văzut curățând bărcile și verificând funcționarea lor și tot așa, ștergeau de pe lista de lucrări, unul câte unul punctele pe care ei și le fixaseră.

Același lucru se petrecea și în mașină, unde șeful mecanic și băieții lui se luptau cu motorul principal care ne asigura propulsia, cu motoarele auxiliare, care ne furnizau energia, cu generatorul de apă dulce și cu toate celelalte. La fel își vedeau de sarcinile lor și ceilalți băieți, în compartimentele lor. La insula Socotra am ajuns în cartul ofițerului III, iar la Bab el Mandeb și Perim în cartul secundului. În babord se vedea coasta Somaliei și Djubuti, în tribord, coasta Yemenului și portul Aden. În prova, Marea Roșie, cu lungimea ei de peste 2.000 de Km.



Am parcurs întreaga distanță din Marea Arabiei, partea de Vest a Oceanului Indian, fără a simți influența musonului sau a observa valurile oceanului, care în altă perioadă a anului, înspăimântau navigatorii lui Simbad Marinarul. Drumul maritim pe care navigam în Marea Roșie, era aproape paralel cu cel parcurs de caravanele de cămile, care plecau din Yemen, treceau pe la Mecca și Medina ajungând în golful Aqaba. Zilnic, când la noi, în plină iarnă, temperaturile coborau sub 0 grade, aici aveam parte de temperaturi de peste 40 de grade. Abia în dreptul peninsulei Sinai, înainte de a intra în golful Suez, am simțit aerul mai răcoros al Mediteranei. De o parte și de alta a golfului Suez, zeci de platforme de foraj marin, de petrol și de gaze, străjuiau una din marile comori ale Egiptului. În spatele lor, înălțimile cenușii ale Egiptului și peninsulei Sinai.

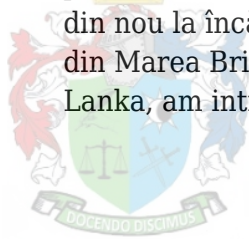
În aceste locuri, unde drumul navigabil este atât de îngust, adâncimile atât de mari și periculoase, putând la caz de nevoie, să folosești cu maximă prudență ancorele, pentru a preveni orice coliziune sau incident, trebuie să navighezi, cu o navă în perfectă stare de navigabilitate, cu o mare atenție. Dacă te lasă mașina, între sonde și nu ai gândit soluții potrivite, pentru a preveni orice coliziune, pericolul este imens. Eu am pățit așa ceva și pot spune că am fost norocos. Fără să pot folosi mașina, m-am oprit la 25 de metri de o sondă de extracție și cam la aceeași distanță, față de mal, agățați de fund cu ancora din tribord, cu 9 chei de lanț, cca. 225 de metri. Ce înseamnă 25 de metri, când ești pe o navă de 150 de metri cu o navă, care împreună cu marfa cîntărește cca. 20.000 de tone? Am rămas agățați timp de câteva ore, în această poziție, până ce mecanicii au reușit să pornească motorul principal și să schimbăm, cu viteză minimă, locul de ancorare.

Apoi, după ce am pus nava în siguranță, mecanicii, după circa 24 de ore de muncă, au declarat că putem pleca din nou. Ce veste bună. Cine venea în pustietățile acelea să-ți faci vreo reparație, și cât costau? Am ajuns la Suez și am prins convoiul de dimineață. Regulile de navigație pe Canalul Suez trebuie respectate cu mare strictețe. Totul costă. Spre seară am ieșit de pe canal și am navigat, la circa 25 de mile distanță de mal, aproape paralel cu țărmul Africii, până la Tripoli în Libia. Am descărcat jumătate din marfă, conform conosamentelor și pe cealaltă jumătate am descărcat-o în Bengazi. Am ieșit din Bengazi, pe furtună și ne-am deplasat spre portul Abuquair, 25 km Est de

Alexandria. Furtunile în Mediterană, în luna februarie, sunt ceva obișnuit.

Dar oricum eram aproape de casă și nu mai era mult. S-au încărcat alte 7.500 de tone de orez. Pe timpul încărcării, am avut ocazia, ca împreună cu șeful mecanic și telegrafistul să vizităm universitatea maritimă a Egiptului de la Abuquir și de departe să vedem lucrările unei echipe mixte de arheologi marini, francezi și egipteni, care scoteau la suprafață, resturi ale flotei franceze, care l-au purtat pe Napoleon și armata sa în campania din Egipt. Am traversat Marea Mediterană prin partea de Est a insulei Cipru și am descărcat la Mersin, jumătate din marfă. Apoi, după ce am închis bine magaziile, am plecat spre Ambarlî, port aflat la 30 de km vest de Istanbul. Ne-am strecurat pe lângă cetatea Mira, unde a fost episcop Sf. Nicolae, patron al marinarilor și apoi cu mare grijă printre insula Rodos și coasta Asiei Mici, loc de trecere și navigație pentru navele antichității, în perioada elenistică. În acest loc, a apărut o mare parte a legislației maritime a acelor timpuri, dintre care „Lex Rodia de jactu” se regăsește și în prezent, în contractele maritime de transport de mărfuri pe mare.

Pentru a evita curentul marin ce vine dinspre Dardanele, am navigat, cu mare atenție, pe lângă Cnidos, Bodrum (Halicarnas), Kos, Milet, Samos, Efes, Chios, Lesbos și Troia. Pentru că navigam spre un port turcesc din Marea Marmara, am luat pilot. Am descărcat și cealaltă parte din marfă la Ambarlî. S-au semnat documentele mărfii și am ieșit din port, îndreptându-ne spre portul Istanbulului, Haydar Pașa, de unde de obicei, navele luau pilot, pentru a trece strâmtoarea Bosfor spre Marea Neagră. Nu am mai luat pilot. Am intrat în Marea Neagră, neașteptat de calmă pentru această perioadă a anului. Am pus prova pe Constanța și în 15 ore am ajuns acasă. Venise primăvara. O mare parte a echipajului a intrat în concediu. S-a format un alt echipaj și nava a intrat din nou la încărcare, mărfuri generale, urmând să plece spre un port din Franța, Nantes și mai multe din Marea Britanie, Hull, Newcastle și Aberdeen. Și noi, cei care am plecat în iarnă, în Colombo, Sri Lanka, am intrat în concediu.



ROMÂNĂ

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu

*Independența
prin Cultură*