

NAVIGAȚIA DESPRE CARE SCRIEM MAI PUȚIN, DAR CARE FACE ISTORIE. TEMERARI PE APE CURGĂTOARE

*expert dr. Carmen Irène ATANASIU**

Dragostea pentru ape, dorința de a le supune, nu sunt apanajul exclusiv al celor care trăiesc pe malurile lor. Acum câțiva ani am scris în revista Yacht Clubului Regal Român, despre „marinarii de la munte”, acei temerari care practică raftingul, un sport nautic care, privit din afară, pare a fi chintesența riscului asumat.

La începutul acestui an, prin amabilitatea domnului Florin Lisovschi, bun prieten și colaborator, unul din eroii articolului de atunci, am avut șansa de a cunoaște noi experiențe, trăite de oameni de excepție, îndrăgostiți, ca și colegul lor bucovinean, de Dunăre și navigație pe ape curgătoare, dependenți de adrenalina pe care practicarea sporturilor nautice de acest gen o descarcă.

Se înscrie în profesiunea de credință a profesiei noastre de istorici ai marinei, datoria de a face cunoscute actele de curaj și iscusință nautică. În acest sens, voi folosi, în special, relatările acestor sportivi navigatori, scrise cu talent și modestia unor adevărați oameni de curaj, care au consumat timp și energie pentru a rememora experiențele fascinante pe care le-au trăit, punându-le la dispoziția noastră.

Clubul „Nautic Hipo Turism Sport”

La 24 februarie 1990, un grup de entuziaști din orașul bucovinean Rădăuți, înființa **Clubul „Nautic Hipo Turism Sport”**. Ambarcațiuni și cai, rafting și turism hipo, interesantă și originală combinație pentru realizarea expedițiilor propuse¹.

„Navigatorii” clubului, în frunte cu inginerul Florin Lisovschi, inițiatorul înființării acestei asociații sportive și sufletul materializării unor proiecte de anvergură, erau sportivi experimentați, care, de 30 de ani, solitar sau în grup, efectuaseră coborâri pe Dunăre, Bistrița, Mureș sau Olt, cu plute, bărci pneumatice sau chiar ambarcațiuni improvizate din lemn².

* Colegiul Director al Ligii Navale Române; redactor-șef al Revistei „Marea Noastră”.

¹ - **rafting** – începând prin introducerea unui traseu stabil pe unul dintre cele mai rezezi râuri românești, Bistrița, de la Cârlibaba până la lacul Bicăz, traseu la sfârșitul căreia primii sosiți erau așteptați de placheta și Cupa clubului; - **turism hipo**, pe traseele montane din Bucovina, folosind caii de munte și având ca obiective turistice de atins mănăstirile Rădăuți, Marginea, Sucevița, Putna.

² **Primele expediții „experiment” de rafting**, au fost organizate în perioada 1979 –1981 de Silviu Dragomir, din București, constituind experiențe încurajatoare pentru înființarea unei asociații a iubitorilor acestui sport nautic. „*Am învins și ...ne-am învins*”, deviza sub

În scurt timp, Clubul a primit un statut, a emis o medalie și a introdus un ecuson, iar în anul 2000, urmare a străduințelor aceluiași Florin Lisovschi, a văzut lumina tiparului primul număr al revistei asociației: „Călătorii. Expediții. Vacanțe”.

Începând de atunci, membrii Secției nautice a clubului, practică tumultuoase întreceri pe apele repezi ale României: Olt, Mureș, Someș, Arieș, Dâmbovița, Bistrița, cu cele mai diverse mijloace de plutire, bărci pneumatice, caiace din cauciuc și chiar improvizații alcătuite din camere de roți de tractor.

Anul 2005 s-a constituit într-un moment de răscruce pentru destinele Clubului nautic rădăuțean. În luna iunie a acestui an, **Clubul „Nautic Hipo Turism Sport”** a devenit filială a prestigiosului **Yacht Club Regal Român (Y.C.R.R.)**. Hotărârea a venit în întâmpinarea crezului acestei instituții cu vechi tradiții în România, potrivit căruia apele care pot fi folosite în yachtingul de sport și agrement: lacuri naturale sau artificiale, râurile, precum Oltul, Mureșul sau Siret, cei 1.075 km ai Dunării și cei peste 300 km de litoral, într-un cuvânt potențialul nautic al țării noastre este imens.

„TORENTUL”- prima expediție românească pe Dunăre în jos de la izvoare la vărsare

Așa se face că în anul 2005, colaborând direct cu actorii acestui program, scriam despre expediția care va purta numele **„Torrentul” - pe Dunăre în jos de la izvoare la vărsare**³, inițiativă ambițioasă a unui grup de rădăuțeni porniți să cucerească Dunărea cu o ambarcațiune de 4,8 m lungime, echipată cu vâsle și un motor Yamaha de 4 C.P, susținuți financiar de Yacht Clubul Regal Român, prin bunăvoința vicecomodorului său Valerie Timofei (1937-2013) și de oameni de afaceri din Rădăuți.

Pe scurt, în ziua de 5 august 2005, patru temerari, cu o „Dacia” – papuc, inscripționată cu însemnele Clubului „Nautic-Hipo-Turism-Sport”

care s-a desfășurat în anul 1981 o asemenea expediție – „Petrodava 2000”, condusă de Costică Verman, fiu de plutaș pe Bistrița, desfășurată cu o plută pe Siret până la Marea Neagră, a fost și rămâne definitivă pentru mentalitatea acestor temerari marinari munteni. După anul 1985, conducerea a fost preluată de rădăuțeanul Dorel Moldoveanu, care a reușit să reunească la fiecare expediție aproximativ 20 de participanți din Rădăuți, dar și bucureșteni, bistrițeni, ploieșteni. În mod firesc, s-au concretizat și primele inițiative de creare a cadrului organizatoric necesar prin nașterea primelor cluburi nautice conduse de pionierii acestui sport extrem, aproape deloc practicat, până la ei, în țara noastră. Astfel, și-au făcut apariția primele cluburi nautice la Slatina și Rădăuți, Clubul „Alutus” din Balș, în anul 1987, ai cărui membrii practicau raftingul pe Cheile Mari ale Dâmboviței, un an mai târziu, Clubul turistic „Bucovina” din Suceava, care invita la coborâri pe Bistrița, de la Iacoveni la Broșteni sau, în martie 1990, Clubul acvaturistic „Experiment”, la București, care propunea practicarea acestui sport pe Bistrița, de la Cârlibaba la Piatra Teiului.

³ „Yacht Magazin”, nr. 29 și 30, 2005.

din Rădăuți și ale Yacht Clubului Regal Român (Y.C.R.R.), purtând pe un stelaj special conceput ambarcațiunea „Torentul”, au părăsit România.

Trei zile mai târziu, după un drum care nu a ridicat mari probleme, Florin Lisovschi, comandantul expediției, Adrian Iftemie, cârmaciul și membrii echipajului, Ionuț Mureșan și Octavian Capră, se aflau deja la Donaueschingen, în parcul castelului Fürstenberg, la „Donauquelle” – izvorul Dunării⁴, unde s-au fotografiat lângă placa pe care Uniunea Foștilor Deținuți Politici Anticomuniști din România a fixat-o pe zidul castelului, în anul 1992. Inginerul Radu Octav, și el membru al Clubului, a însoțit expediția la volanul unei mașini, alături de câte doi membrii ai echipajului, care făceau pauză la vâslit.

La 10 august, înainte de **Kelheim**, „Torentul” a fost pus pe apă⁵ și, manevrat de Adrian Iftemie ajutat, pe rând, de câte un alt membru al echipajului, a pornit pe Dunăre spre vărsare. O săptămână însoțită, urmată de o altă în care timpul nefavorabil, a schimbat condițiile de navigație pe Dunăre, al cărei debit și viteză creșteau vertiginos sub torentul de apă venit de sus, au fost cele două etape distincte ale expediției.

Sute de imagini immortalizând pe peliculă porturi, gări fluviale, poduri, ecluze, fluviul în toată splendoarea lui, vestigii istorice din capitalele străbătute de Dunăre, însoțite de explicațiile și impresiile membrilor expediției, se constituie într-o extrem de interesantă, instructivă și veridică mărturie asupra experienței trăite de membrii expediției „Torentul”.

„Strecurându-ne printre valurile provocate de pasagerele fluviale, care de la Regensburg încep să străbată Dunărea, evitând, uneori în ultima clipă,

⁴ În munții Pădurea Neagră, de undeva din adâncuri, apar la lumina zilei Brigach și Breg, râurile care, contopindu-se, stau la obârșia Dunării. Mai puternic și mai lung, Breg este considerat adevăratul izvor primar a ceea ce pe parcurs devine al doilea fluviu european ca lungime, după Volga. La izvorul acestuia, la Donaueschingen, pe o placă de bronz stă scris: **„Aici izvorăște principalul râu al Dunării, Breg, la înălțimea de 1078 m deasupra nivelului mării și la 2 888 Km de locul de vărsare în Marea Neagră ...”**. De la confluența râului Iller cu Dunărea, la Ulm, fluviul devine navigabil pentru navele și ambarcațiunile mici, dimensiunile mijloacelor de navigație crescând pe măsura creșterii volumului de apă. Punctele de staționare la microcentralele situate între Ulm și Kalheim, numeroase, de altfel, de-alungul întregului traseu, sunt prevăzute cu ecluze pe care echipajele ambarcațiunilor fără motor le pot acționa manual, în timp ce navele cu propulsie au nevoie de autorizație specială. Spre deosebire de Rhin, kilometrarea cursului Dunării începe de la confluența acesteia cu Marea Neagră. Kilometrul 0 este marcat pe digul de la Sulina, singurul din cele trei brațe prin care fluviul se varsă în mare deschis navigației internaționale. Marcarea kilometrilor merge în amonte, până la Kelheim, kilometrul 2414.

⁵ De la izvoare până la Ulm, pe apele scăzute și limpezi ale Dunării, pot naviga bărci pneumatice sau kaice, dar în nici un caz ambarcațiuni mai mari.

buștenii aduși de puhoaiete revărsate, aveam senzația că suntem o coajă de nucă pe un ocean” - își amintește Florin Lisovschi. Și, poate, totul ar fi mers mai repede dacă cele 15 ecluze – 6 în sectorul fluvial german și 9 în cel austriac – nu ar fi însemnat tot atâtea motive de întârziere, mai ales acolo unde manevra de deschidere nu era executată manual, de personalul navei în trecere, ci de tehnicienii microcentralelor respective. Incidente, aparent minore, au pus, nu odată, securitatea echipajului în pericol. Dar, totul e bine când se sfârșește cu bine!”.

Echipa a ajuns la Budapesta, apoi la Mohács, dar la Baziaș „cântecul” s-a întrerupt.

*„În condiții meteorologice și de navigație deosebit de grele – spune comandantul expediției Florin Lisovschi – am reușit ceea ce noi românii nu am mai făcut până atunci: **coborârea pe cursul Dunării de la izvoare până la intrarea acesteia pe teritoriul României, cu o ambarcațiune deschisă, fragilă, cu numai doi oameni la bord. Aici, inundațiile, acest dezastru care a schimbat soarta atâtor oameni, au schimbat și ceea ce noi am crezut că va fi destinat acestei expediții, „ieșirea noastră la Mare”.** Poate dacă plecam la data stabilită inițial, dacă nu ar fi apărut acele întârzieri pe traseu, poate dacă ... ”.*

Oricum, prin tenacitate, curaj și pricepere în arta navigației pe ape repezi, ceea ce s-a dovedit a fi și Dunărea de astă dată, Florin Lisovschi, Adrian Iftemie, Ionuț Mureșan și Octavian Capră, marinarii noștri de la munte, au demonstrat, cu prisosință, adevărul dictonului latin: „Audaces fortuna juvat.” Ambiția de a realiza o asemenea performanță a fost determinată de numeroși factori, circumscriși, fără îndoială, pasiunii pentru sporturile nautice. Locuitor al unui oraș, Rădăuți, situat departe de mare sau fluviu, Florin Lisovschi consideră că Dunărea ar trebui cunoscută mai bine, sub toate aspectele sale, de concetățenii săi și nu numai. Este argumentul în numele căruia, în momentul de față, Florin Lisovschi este pe cale să finalizeze cartea referitoare la Dunăre, în paginile căreia se regăsește și experiența inedită a acestei expediții⁶.

TURNEUL INTERNATIONAL DUNAREA – TID

Activitățile Clubului nautic bucovinean nu au fost singulare. Începând cu anul 1955, s-au desfășurat și expedițiile **Turneului Internațional Dunărea (TID)**, cel mai lung turneu anual internațional de kaiac, canoe și canotaj din lume, organizat pe Dunăre, pe parcursul a 2082 km.

⁶ **Porturile atinse de expediția „Torentul”:** Donaueschingen – Geisingen – Sigmaringen – Riedlingen – Regensburg – Passau – Linz – Viena – Bratislava – Budapesta – Mohács – Belgrad – Baziaș.

Inițial, punctul de start a fost la Bratislava, iar cel de final la Budapesta. Ulterior, cu fiecare an, s-a extins, participând la organizarea acestuia din ce în ce mai multe țări riverane. Timp de 38 de ani, începând din anul 1969 și până în 2007, turneul a avut ca punct de start orașul Ingolstadt din Germania și punct final Silistra, Bulgaria. Neoficial, o parte din participanți continuau turneul încă 410 km prin România, până la Sf. Gheorghe, la Marea Neagră. Aceasta pentru că, deși România deține cea mai mare lungime de mal dintre toate țările riverane Dunării (1075 km), sub regimul comunist și o vreme după prăbușirea acestuia, ea nu a fost implicată în organizare și nici nu a avut participanți în acest turneu⁷, până în anul 2007, când un echipaj format din trei persoane într-un kaiac, a intrat pentru prima oară în TID, de la Oltenița până la Silistra, pe o porțiune de numai 55 km. Astăzi, partea română se desfășoară pe o distanță de 1.075 km, între localitățile Baziaș și Sulina.

Organizatorii TID au primit foarte bine intrarea României în acest proiect internațional, afirmând că era de mult timp așteptată. Firesc, deoarece, încă de la înființare, unul din obiectivele cheie ale acestei inițiative a fost să aducă la un loc participanți din diferite țări, care să cunoască și alte moduri de a trăi, alte culturi și obiceiuri, independent de orientările politice, religioase sau rasiale, oameni proveniți din diverse categorii profesionale sau sociale – preoți, muncitori, studenți, doctori, șomeri sau pensionari, **pe apă considerată a fi importantă numai personalitatea individului.**

De obicei, TID-ul începe în ultima sâmbătă din iunie și se termină în primele zile din septembrie. În desfășurarea sa, indiferent de vreme (căldură, ploaie și vânt puternic), secțiunile parcurse zilnic sunt între 40 și 65 km. Participanții, care își poartă singuri de grijă, trebuie să fie pregătiți să padeleze 6 sau 7 zile consecutive, petrecând zilnic, până la lăsarea întinericului, 5 până la 7 ore pe apă.

În cele ce urmează ne vom referi la două asemenea expediții, ajutați fiind de amintirile acelor campioni, care au avut bunăvoința să ni le pună la dispoziție.

Black to Black – Black Forest to Black Sea, 2012

Navigatori:

Călin Nica (40 ani atunci)

West Reinhardt (58 ani atunci)

⁷ În acea perioadă, porțiunea de Dunare de la Silistra/Călărași până la Sf. Gheorghe/Marea Neagră era organizată de o persoană din Bulgaria, pe nume Nikolai Hristov, iar marea majoritate a participanților erau din Germania.

Ambarcațiuni individuale:

„West 1” (West Reinhardt, pavilion german).

Kaiak o persoană, model: ocean sport carbon/kevlar/ fibră de sticlă; 5.10 m, 18 kg. – ne echipat.

„West 2” (Călin Nica, pavilion românesc)

Kaiak o persoană, model: ocean touring carbon /kevlar/ 5.20 m, 16 kg – neechipat.

Cei doi temerari, au pornit din Ulm, de la km. 2600, în ziua de 27 iunie 2012, la aproximativ 11.20, înconjurați de câțiva prieteni și ziariști locali. Plecarea lor a corespuns, întâmplător, cu sărbătorirea a 100 de ani de la plecarea din Ulm a primelor ambarcațiuni (ulmer schachtel) cu nemți, spre ceea ce credeau ei că va fi o viață mai bună în josul fluviului, întemeind localități, dând naștere printre altele și comunității șvabilor din Banat.

În acel moment au fost primii români care au încercat, și au reușit, să coboare fluviul fără asistență tehnică și logistică de pe mal. Aprovizionarea cu alimente o făceau în timpul opririlor în apropierea localităților pe care le străbăteau.

West Reinhardt, fost sportiv de performanță și antrenor în disciplina de kaiac/canoe atât în România, cât și în Germania (țara de adopție), a fost pentru Călin Nica mentor și antrenor în această aventură, care, deși familiarizat cu diferite tipuri de ambarcațiuni de regulă motorizate, mult mai late și relativ mai sigure, a stat pentru prima dată într-un kaiac cu o săptămână înainte de a pleca pe Dunăre, de-a lungul celor 2600 de kilometri.

„Treptat măcinam kilometrii de apă, Dunărea creștea și își diversifica formele, iar eu sub supravegherea atentă a lui West căpătam din ce în ce mai multă experiență și încredere. Pot să spun acum că West și fluviul m-au învățat să stăpânesc și să iubesc necondiționat kaiacul”, povestește Călin Nica.

Pregătirea logistică de la simpla idee de naviga pe fluviu și până la punerea ei în practică a durat aproape un an. Stabilirea pauzelor și a locurilor de campare sau a zonelor de ecluzare au fost făcute, aproximativ, după programul TID.-ului, pus la dispoziție de Costin Iatan – responsabilul cu organizarea etapei turneului în apele teritoriale românești. Listele cu localitățile din zonă, ecluzele cu pozițiile de intrare și kilometrii ce le delimitează au fost „biblia” celor doi navigatori.

Kaiacele au fost făcute la comandă, personalizate individual de la culoare la gadgeturi ajungând în posesia lor cu doar trei zile înainte de plecare, așa că prima dată au fost puse pe apă la Ulm.

„Programul de „lucru” stabilit de noi era să facem minim 50 de km / zi, pentru o medie satisfăcătoare dar, cum am și luat în calcul, au fost zile în care din cauza condițiilor meteo am făcut 2 km în 4 ore cu vânt la rafală

doar din față și lateral (cea mai grea zi), dar și 98 de km pe zi (cel mai bun timp) când am fost ajutați de viitură. Ca o curiozitate în tot timpul când am padelat pe Dunăre, de două ori am prins vânt din spate, prima dată a fost plăcut dar cealaltă dată a fost destul de greu fiindcă vântul aproape că-ți smulgea padela din mână”.

În perioada cât au străbătut Germania și până în Ungaria au fost plouați intens, din Serbia și până în Oltenița au avut parte de soare, „dar, de acolo și până la Sf. Gheorghe de iad. Era câteodată așa o căldură încât baticul pe care îl umezeam constant și mi-l puneam pe cap se usca în câteva minute, atunci trăgeam la mal în căutarea umbrei continuând să dăm din mâini până la plecare, apărându-ne de sutele de țăntari și alte gâze ce ne vroiau sângele. Cel puțin scăpam de arșița soarelui”.

Pe parcursul călătoriei s-au întâlnit și cu alți expediționari, fiecare desăvârșindu-și propria poveste cu numitor comun, Dunărea⁸.

Black to Black a ajuns la final, în data de 11 iulie 2012, ora 18.37. Despre acest moment, emoția victoriei, bucuria de a fi acasă nu poate vorbi decât cel care a trăit o asemenea experiență. Este motivul pentru care am ales să redăm un fragment din scrisoarea trimisă de domnul Călin Nica:

„După 46 de zile am atins Marea Neagră, împreună cu un cocktail de sentimente contradictorii. Eram speriat de ce se va întâmpla după expediție, pe uscat, la fel cum am fost când am plecat și nu știam cum va fi pe Dunăre. Eram ușurat fiindcă am reușit, împreună cu West, să facem ce ne-am propus. Deși am trăit 40 de ani în jungla urbană, îmi era frică să-mi părăsesc noua casă, kayakul, cu care mă contopisem. Doream să vorbesc la telefon cu cei dragi rămași acasă, să împărtășesc bucuria la cald, să le spun că am reușit, dar pe oricine sunam nu răspundeau... Am rămas pe plajă și am sărbătorit închinând un păhărel de țuică cu Elli, Thomas și West.

⁸ **Thomas** (20 ani) și **Elli** (19 ani) o pereche din Germania care plecase din Ulm cu o săptămână mai devreme, cu un kaiac dublu și i-am ajuns undeva prin zona Oltenița. Expediția lor era denumită „Triatlon” și consta în traversarea fluviului Dunărea de la Ulm la Sf. Gheorghe, după care urma traversarea pe jos a Thailandei, dintr-o parte în alta, și încheind cu traversarea Noi Zeelande pe bicicletă. Totul într-un an, ceea ce s-a și întâmplat. **Giacomo De Stefano** (44 ani) născut în Asti, producător de filme documentare și specializat în construcția bărcilor din lemn cu ucenicia în Veneția; aventurier boem, navigator excepțional, cu care Calin și West au împărțit luciul apei în același timp. L-au întâlnit la Tulcea, aproape de finalul călătoriei, la jumătatea călătoriei lui. El pornise din Londra, Anglia, pe Tamisa, a stăbătut Canalul Mânecii, canale din Franța pe Rin cu intrare pe Dunăre – Marea Neagră, având ca destinație finală Istanbul. A folosit în acest scop o ambarcațiune cu rame și vele, fiind însoțit pe alocuri de echipa de filmare și de „autostopiști” pe distanțe limitate. Expediția lui s-a numit „Man on the River” și a fost un succes.

Culmea țuca o adusese Thomas! După o asemenea experiență, ți se ascut simțuri, te schimbi, devii alt om și ai alte priorități. Devii puternic și determinat să vezi ce te așteaptă după următorul cot, după următoarea ecluză, până când în fața nu este altceva decât linia orizontului și Ea, însăși Marea. Este o călătorie extraordinară efervescentă care sapă și trasează noi direcții în personalitatea ta, te provoacă și te uimește în permanență. Creează un soi de dependență. Dependență de libertate, de natural pur. Dacă ai răbdare până la final, Dunărea îți arată cum să prinzi putere trecând peste orice obstacol, să crești, să iubești, trăind și lăsând pe alții să trăiască”. Călin Nica , Arad, 19 ianuarie 2021

„Dunărea, neprețuita comoară internațională a Europei”

O altă relatare, având același numitor, Dunărea, este semnată de domnul inginer Răzvan Toșcuță, bucureștean, îndrăgostit de fluviul pe care îl consideră o neprețuită comoară pentru Europa.

Fascinat încă din copilărie de mersul cu barca, pasiunea începând a se manifesta cu scurte plimbări pe micile lacuri din jurul Bucureștiului, odată cu vârsta, Răzvan Toșcuță a ajuns de multe ori am pe malul Dunării, în special la Giurgiu, imaginându-și aproape de fiecare dată cum izvorăște din Germania și curge neabătută până la Marea Neagră. Atunci când a aflat de existența Turneului Internațional al Dunării (TID), nu a mai putut scapa de gândul „la ce interesant ar fi parcursul bătrânului fluviu într-o barcă de lemn, cu viteză mică, admirându-i frumusețea”.

Răzvan Toșcuță avea o lotcă pescărească din lemn, restaurată împreună cu prietenul său Neagu Răzvan Mircea, și el iubitor împătimit de Dunăre și deltă. I-a povestit gândul său și pe loc a constituit parte din echipajul pentru marea aventură. Mai trebuia un cârmaci bun pentru ca totul să fie perfect, pe care l-au găsit în persoana lui Nea' Dan din Câmpina, pasionat de caiac și bun cunoscător al apelor românești ale Dunării, care a fost de acord să-i însoțească, fără rezerve.

Cu toate lucrurile temeinic pregătite au ajuns pe autostrazile Germaniei aproape de locul plecării, cu barca de șase metri și jumătate agățată pe căruciorul ei, în spatele mașinii. Dunărea la Ingolstadt, după aproape 300 kilometri de curs de la izvor, este total diferită de ce se vede în România. „Curentul – scrie navigatorul - este puternic, între multele baraje care o înfrânează din curs, malurile, deși în mare parte acoperite de vegetație sunt în totalitate amenajate, digurile pietruite fiind răspunzătoare de cursul bun al apei. La acest turneu, în lungime de aproximativ 2455 de kilometri, este interzisă folosirea motoarelor de orice fel, Ne place și Dunărea și vâslitul, așa că urma să vâslim până acasă și nu ne făceam griji”. Aici sectorul nu este navigabil pentru nave mari și puteau vâsli relaxați. În apropiere de Regensburg, în dreptul orașelului Kelheim, au

intersectat canalul Donau-Main, calea navigabilă spre portul Rotterdam. De aici, Dunărea devine navigabilă pentru nave comerciale, atenția a fost sporită. Ecluzele devin mai mari și trebuie respectate reguli stricte pentru siguranță. Traficul pe Dunare este liber și din acest motiv trecerea prin ecluze este gratuită, dar impune respectarea acestor reguli și proceduri.

Bărcuța românilor și-a croit drum spre ieșirea din Germania, a trecut prin orașul Passau, unde Dunărea primește un important aport de apă de la râul Inn, care coboară vijelios, turbure și rece din Alpii austrieci, căpătând înfățișarea unui adevărat fluviu. Vâslă după vâslă au trecut de Linz și au ajuns la Viena. Au trecut ecluza barajului aflat în dreptul marelui oraș, echipați regulamentar cu vestele de salvare, care sunt obligatorii în Austria la intrarea în orice ecluză și, purtați de valurile Dunării, au părăsit și această țară ajungând la Bratislava. După o pauză de o zi, conformă cu regulamentul turneului, au plecat mai departe spre mare și la Estergom au intrat pe teritoriul Ungariei. De la Budapesta, impresionantă de pe apă, până la Mohacs, ultima oprire pe tărâmul Ungariei, au navigat fără evenimente deosebite. Aici s-au despărțit de câțiva dintre participanți, care au ales să se retragă și au făcut formalitățile pentru intrarea în apele teritoriale ale Serbiei, arborând steagul național al țării gazdă la catarg deoarece existența lui la loc vizibil pe parcursul acestui stat este obligatorie. Ziua următoare au oprit în superba marină din orașul Apatin, apoi au coborât spre Vukovar, unde Dunărea, martora unui război sângeros, încă își păstra dovezile, atât în natură, cât și în sufletele locuitorilor. Au părăsit și aceasta țară și în drumul spre Cazanele Dunării au salutat Tisa la vărsare.

„Este impresionant aici - scrie Răzvan Toșcuță - cum apa și-a făcut drum printre munți și nu a ales calea joasă, spre dreapta, în direcția cursului. Din barcă pare că Dunărea se oprește aici într-un imens lac, dar noi găsim calea printre munții înalți. Un curent puternic de aer se formează mai tot timpul pe cursul apei, ceea ce îngreunează vâslitul, dar rezistăm și avansăm prin lacul celui mai mare și important baraj de pe tot cursul, Porțile de Fier 1, care se zărește impunător în dreptul Orșovei. Aici, toate ambarcațiunile, mici sau mari, trebuie ecluzate din cauza malurilor abrupte care nu permit ieșirea nici măcar cu un caiac. Ecluza este singura în două trepte de nivel de pe Dunăre, datorită diferenței foarte mari între lac și fluviu în aval. De aici, o singură ecluză mai mică ne desparte de cursul lin spre întinsul Mării Negre. Trecem cu succes și Porțile de Fier 2, și avem drum liber spre marea cea mare.

„După aproape două luni și două săptămâni în care am parcurs vâslind aproximativ 2455 km pe cursul Dunării, trecând prin 16 ecluze, înfruntând în barca noastră descoperită căldurile toride ale verii și, uneori, ploi, în prova s-a deschis nemarginirea albastră a mării la Sfântul

Gheorghe. În urma unei petreceri de adio împreună cu ceilalți participanți la turneu, ne despărțim încărcăți cu amintiri frumoase și păstrând în gând întreg cursul Dunării ce udă locuri superbe...

A fost o experiență care mă duce cu gândul că problema noastră este aceea că ne comparăm cu alții în mod zadarnic și ne întristăm neprețuind ceea ce ne-a fost dat, acțiune ce duce la ciclul vicios al nefericirii. Trebuie să învățăm să fim fericiți cu ceea ce avem, în loc să ne agățăm de ceea ce nu avem. Întotdeauna va exista cineva care va avea mai mult sau mai puțin decât avem noi". **Răzvan Toșcuță, ianuarie 2021, București.**

Proiectul „UAIC traversează Europa” - 2012⁹

Acest gen de expediții, construite în jurul dorinței de străbătore a Dunării, se desfășoară și în cadrul altor programe, personale sau instituționale. Aici se înscriu și cele două parcurgeri ale Dunării, o dată în 2012, cu un kaiac de single și o dată în 2018, cu un kaiac de dublu, organizate de domnul profesor universitar Marin Chiriaz, decanul Facultății de Educație Fizică și Sport a Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, campion internațional și național de judo și, în același timp, cu o solidă experiență nautică, despre care a avut amabilitatea să ne vorbească, asemenea colegilor săi menționați mai sus.

„Mi-am propus această acțiune - scrie Marin Chiriaz, referindu-se la expediția din 2012 - ca urmare a descoperii ușurinței de manevrare a caiacului și a sentimentului de libertate oferit de deplasarea pe apă, încă din perioada studenției, dar și impulsivat de faptul că și alte persoane au mai parcurs acest traseu, și, nu în ultimul rând, din nevoia de dezvoltare fizică și psihică, nevoia de cunoaștere și autocunoaștere”.

Inițiativa s-a materializat datorită entuziasmului unui grup de colegi și al potențialului unui nou partener selectat în echipă, masterandul Alin Vorniceanu, al echipamentului modern din dotarea facultății, echipa având ca susținători direcți Primăria Municipiului Iași și centrul medical Arcadia.

Obiectivele expediției au fost: stabilirea unui record național în ceea ce privește durata deplasării și parcurgerea traseului fără asistență; determinarea evoluției unor parametri somatici, fiziologici și psihologici ai organismului pe durata parcurgerii cursului Dunării (2600 km/aproximativ, în 30 zile); promovarea Universității „Alexandru Ioan Cuza”, a partenerilor, a orașului Iași (capitală europeană a sportului 2012) și a României; popularizarea activităților nautice în rândul populației. Ceea ce a dat **vizibilitate acțiunii** a fost faptul că inițiativa era a unei

⁹ Universitatea „Alexandru Ioan Cuza”, Iași.

instituții de învățământ superior și nu a unui club sportiv sau a unor practicanți ai canotajului.

Partea nevăzută a fost monitorizarea unor parametri somatici, fiziologici, psihologici și medicali, la început și la final la centrul medical Arcadia, precum și permanent pe traseu. Evaluările zilnice au necesitat transportul unor echipamente suplimentare specifice (glucometru, pulsoximetru, cântar, laptop, acumulator cu celule fotovoltaice) și a unor măsuri speciale, în afară de echipamentul de deplasare și subsistență.

Deplasarea s-a efectuat în kaiace de agrement, cu o lungime de 4,2 m cu un singur spațiu de bagaje și fără asistență de pe margini.

În aceste condiții, în ziua de 26 iulie 2012, profesorul Marin Chirazi, împreună cu masterandul Alin Vorniceanu, au plecat de la Ulm, din Germania, de la kilometrul 2586,5 și au ajuns la Sfântul Gheorghe, România, în data de 24 august.

Au plecat cu două săptămâni mai târziu decât cei din TID, care, așa cum am văzut, realizează această traversare în fiecare an, pornind de la Ingolstadt, (mai jos cu aproximativ 150 km în aval) și i-au ajuns în dreptul localității Nikopole din Bulgaria

Cei aproximativ 2600 km au fost parcurși în 29 de zile efective, fără zile de pauză.

„Pentru a realiza acest timp – scrie Marin Chirazi - am padelat în medie 11 ore pe zi (timp în care eram uzi), aproximativ 93 km pe zi, cu un record negativ de 65 km și maxim 123, adică în jur de 45 000 de lovituri pe zi, am traversat 22 de baraje, dintre care 5 duble, iar 3 prin ecluze speciale, celelalte fie cu ajutorul unor cărucioare puse la dispoziție de autorități, sau pe umeri cu un sistem de curele, în condițiile în care fiecare caiac avea o greutate între 40 - 45 kg”.

Pe parcurs, relatează navigatorii, principalele dificultăți au constatat în depășirea barajelor, în special cel de la Porțile de Fier I (pe care l-au traversat prin tunelul de cale ferată), identificarea locului de amenajare a cortului (în special în Germania și Austria), în asigurarea necesarului de alimente și apă, lupta cu durerile musculare și articulare.

„Cu toate acestea – spune Marin Chirazi – atenți la cele din jur, ne-am dat seama de dinamica și meticulozitatea germană, de interesul pentru asigurarea turismului la austrieci, de absența slovacilor, de indiferența ungarilor, de patriotismul sârbilor, de rigiditatea bulgarilor și de diversitatea românilor”.

Proiectul „Cuza pentru România”, iulie-august 2018

Dar, aspirațiile profesorului Marin Chiriază au depășit malurile Dunării. În vara anului 2018, în mulțimea de manifestări care au celebrat centenarul României, domnia sa a pus în practică un proiect de excepție. Acesta a avut ca obiectiv parcurgerea **traseului naval european Marea Nordului, Olanda/Amsterdam – Marea Neagră, România/Constanța**, cu un kaiac de dublu cu spații pentru bagaje. Echipa care a parcurs traseul a fost alcătuită dintr-un reprezentant al Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, respectiv Marin Chiriază și un reprezentant al Academiei de Poliție „Alexandru Ioan Cuza” din București, studentul Iulian Andon, echipă constituită în baza parteneriatului semnat între cele două instituții ce poartă numele domnitorului român.

Startul expediției a avut loc în data de 11 iulie 2018, de la gura de vărsare a Canalului Rin-Amsterdam, din portul Rietlanden, Olanda. Canalul a fost străbătut în două zile, timp în care au fost trecute trei baraje care nu erau prevăzute cu spații sau ecluze pentru kaiace. Canalul având un scop strict comercial, nu încurajează activitățile de agrement nautic, motiv pentru care la sfârșitul primei zile poliția navală a cerut sportivilor să părăsească canalul. A doua zi după amiază au intrat în fluviul Rin și au început vâslirea în amonte.

Cei 405 km ai Rin-ului au fost parcurși în 9 zile, Râul Main, cu o lungime de 388 Km, între vărsarea în Rin și Canalul Main – Dunăre a fost străbătut în 6 zile, iar acesta din urmă, cu o lungime de 177 km, a fost traversat în 3 zile.

Navigatorii români au intrat în Dunăre în dreptul localității Kelheim, la altitudinea de 364 m față de nivelul mării și au început coborârea. „Restul” de 2170 km și 21 de baraje i-au străbătut în 23 de zile și au ajuns la Cernavoda la o altitudine de 8 m. De aici, au intrat pe canalul Dunăre - Marea Neagră, au parcurs cei 60 km într-o zi și jumătate, ajungând în portul Constanța în seara zilei de 24 august. *Finis coronat opus!*

Proiectul „Cuza pentru România”, 2018.

Date tehnice (și alte câteva gânduri):

- distanță totală: 3311 km
- durată: 45 zile
- zile de pauză: 0
- baraje trecute: 74, doar unul prin ecluză – Porțile de Fier 1 (cu sprijinul Academiei de Poliție)
- distanță maximă realizată într-o zi: 115 km
- distanță minimă realizată într-o zi: 43 km
- viteza medie (6,7 km/h)

- viteza maximă (17,1 km/h - la trecerea printr-un baraj cu topogan pentru caiace!)
- număr total de padelări: 16 555 000 (cu aproximație după un calcul riguros!!)
- număr de ploi care ne-au surprins: 2
- ce am găsit în alte țări: apreciere, respect
- ce am văzut în alte țări: ordine, disciplină, organizare
- ce am învățat: „când vrei să te lauzi cu ce ai făcut, mai întâi vezi ce au făcut alții”. **Marin Chiriaz, ianuarie 2021, Iași.**

„Cei mai mulți dintre noi – afirmă profesorul Marin Chiriaz - văd sportul doar ca o formă de întrecere, individuală sau pe echipe, dar, din păcate, cei mai mulți se pierd în polemici pe baza rezultatelor sau, în cel mai bun caz, ca o activitate cu caracter ludic.

De fapt aceste opinii sunt caracteristici de suprafață, superficiale, pe înțelesul tuturor, motiv pentru care sunt intens mediatizate și promovate!

Complet de acord cu această aserțiune, sperăm ca demersul nostru, concretizat sumar în rândurile de mai sus, să sintetizeze, într-o măsură, **realitatea.**

THE LESS KNOWN, BUT HISTORICAL NAVIGATION. DARING SAILORS ON RIVERS

-abstract-

Key Words: navigation, expedition, Radauti, Florin Lisovschi, Danube.

This study focuses on a sailing expedition organized by a naval organization, „Clubul Nautic Hipo Turism Sport”, a subsidiary of the Romanian Yachting Club. This amazing nautical expedition along the Danube is one of the most important adventures in the civilian sector, from an organization with long standing experience.