

SFÂRȘITUL UNEI ISTORII VEDETELE TORPILOARE ALE MARINEI MILITARE ROMÂNE

Dr. Carmen Irène ATANASIU*

„Voi muri cu adevărat atunci când se va duce și ultimul om care poartă cu sine amintirea existenței mele. Atunci voi fi cu adevărat mort, când nu voi mai exista în memoria nimănui”.

Irvin D. Yalom

„În Noiembrie 2023, se încheie istoria vedetelor torpiloare (VTAp și VTM) din România când vor fi scoase din serviciu - VTM 202 „Smeul” și VTM 204 „Vijelia”.

Această știre, postată de Liga Navală Română Mangalia, referitoare la ieșirea din serviciu a ultimelor vedete torpiloare din dotarea Marinei Militare, m-a dus cu gândul la familia acestor nave de luptă românești, care și-au transmis numele, în parte și misiunile, din generație în generație, înscriindu-se în tradiția acestei arme.

Convinsă de adevărul că ești cu adevărat mort când se va duce și ultimul om care poartă amintirea existenței tale, afirmație ce poate fi extinsă și asupra unor „obiecte” simbol pentru existența acelor care și-au trăit mare parte din viață în strânsă legătură cu ele, am considerat că o scurtă istorie a vedetelor torpiloare este necesară. Aceasta, poate, le va păstra în memoria urmașilor. Pentru că *scripta manent*, sigur, atât timp cât va rămâne...

Torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul”

Nave de luptă fluviale construite la șantierul „Thornycroft” din Anglia care au făcut parte din gruparea navelor, ce au intrat în dotarea flotei de război române în anul 1882, în cadrul primului program naval înfăptuit după cucerirea independenței naționale.

Principalele caracteristici tehnico - tactice: deplasament 12 tone, lungime 18,8 m, lățime 2,10 m, pescaj 1,7 m; puterea mașinii cu dublă expansiune 85 CP, viteza maximă 18 noduri; armament - câte un școntru port-torpilă. Echipajul era format din 12 oameni, conduși de un ofițer.

Cele două nave au fost încadrate într-o secție a apărării submarine, ca anexe ale torpilorului de baraj „Alexandru cel Bun”. Destinate pregătirii echipajelor flotei pentru atacul cu torpile, cele două torpiloare au efectuat exerciții de torpile pe brațul Sf.Gheorghe și au executat sondaje pe Dunăre până la Turnu Severin, în vederea stabilirii punctelor de pe fluviu în care se puteau executa baraje de mine. Odată cu înființarea *Diviziei de Dunăre*, torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul” au fost repartizate acestuia, având ca misiuni pregătirea de luptă a echipajelor.

*Expert Patrimoniu Tehnic Naval al Ministerului Culturii; redactor-șef al Revistei „Marea Noastră” a Ligii Navale Române; carmen.atanasIU@gmail.com

După 1890, odată cu introducerea torpilei autopropulsate (denumită în epocă *torpila automobilă*) aceste torpiloare și-au pierdut valoarea militară, în ultimii ani ai secolului al XIX-lea, fiind utilizate numai pentru executarea unor misiuni de legătură și comunicații ale marinei, iar după 1900 au fost casate.

Torpiloarele „Vifor”, „Vârtej” și „Vijelia” (TIP „VIFOR”)

Trei nave maritime de luptă, construite în anii 1913-1914, în Imperiul Austro-Ungar. Au fost cedate României după Primul Război Mondial, în contul despăgubirilor de război. Au intrat în serviciul flotei române, la 19 ianuarie 1921.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 262 t, lungime 57,84 m, lățime 5,78 m, pescaj 1,52 m, putere mașini 5000 CP; viteza maximă 24 noduri; armament: câte două mitraliere de 13,2 mm (torpiloarele „Vârtej” și „Vijelia”), două tunuri de 66 mm (torpilorul „Vifor”) și două tuburi lanstorpilor de 381 mm (torpilorul „Vârtej”).

Încadrate în Divizia de Mare, torpiloarele tip „Vifor” au participat la procesul de instrucție al echipajelor până în anul 1927, când au fost clasate.

Torpilorul „Fulgerul”, din aceeași clasă cu torpiloarele tip „Vifor”, și din aceeași comandă, s-a scufundat într-o furtună pe drumul de venire în țară.

Torpiloarele „Smeul”, „Sborul” și „Năluca” (TIP „SMEUL”)

Nave de luptă fluviale comandate, la 30 martie 1887 de Ministerul de Război român șantierului „Société anonyme de Forges et chantiers de la Mediterranée” din Le Havre, Franța. În același an, „Monitorul Oficial” din 14/26 iulie publica raportul ministrului de război, generalul Angelescu prin care noile torpiloare primeau numele de „Smeul”, „Sborul” și „Năluca”. Navele au intrat în dotarea flotei române în anul 1888; „Sborul” și „Smeul” au sosit în țară la 6 octombrie, iar „Năluca”, la 22 octombrie.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 56 t, lungime 36,25 m, lățime 3,45 m, pescaj 2,20 m, dotate cu câte o mașină cu doi cilindri de 578 CP, viteza maximă 21 noduri; armament: câte 2 tunuri cu tragere rapidă tip „Hotchkiss” de 37 mm cu câte 5 țevi, 1 școntru port-torpilă și tuburi de lansat torpile. Echipaj 20 de oameni, pe fiecare navă.

Cele trei torpiloare au fost repartizate Depozitului flotei și Diviziei echipajelor flotei, iar căpitanul Constantin Mănescu din Depozitul flotei a fost numit prin înaltul decret nr.1284 din 27 aprilie 1889 comandant al Companiei I de torpilor și al torpilorului „Smeul”. În anul 1890, căpitanul Ion Coandă a fost numit comandant pe torpilorul „Sborul”, iar apoi al celor trei torpiloare, **devenind primul comandant al primului grup de torpiloare românești**. Sub această comandă, în anii următori, torpilorul „Smeul” a participat la campaniile de instrucție pe Dunăre, a executat exerciții și manevre. Torpiloarele „Sborul” și „Năluca”, făcând parte din Apărarea Mobilă, cu reședința la Țiglina, executau exerciții de scurtă durată și manevre pe brațul Sulina, până la mare. La 1 septembrie 1896, torpiloarele „Sborul”, comandat de căpitanul Constantin Ciuchi, „Năluca”, comandat de locotenentul Constantin Niculescu și „Smeul”, comandat de căpitanul Cezar Boerescu, împreună cu canonierele, au format o divizie pusă sub comanda

superioară a colonelului Vasile Urseanu, care a participat la inaugurarea navigației prin canalul Porților de fier.

Și în anii următori cele trei torpiloare au continuat să fie folosite pe Dunăre și la mare, în cadrul programului de instrucție, manevre și exerciții.

La începutul Primului Război Mondial, aceste nave au fost încadrate în Divizia Ușoară.

Torpilorul „Smeul”, întrucât se specializase în lansări de torpile și avea viteză relativ mare, a fost întrebuințat cu succes în patrulări și ca navă de legătură între flota română și comandamentul rus, efectuând cu această ocazie și trageri asupra tranșeelor inamice.

La 30 septembrie 1916, sub comanda locotenentului Nicolae Gonta, torpilorul „Smeul” în fața portului Sulina, atacat de un submarin german, care a lansat o torpilă în direcția navei noastre, a reușit să evite impactul printr-o manevră reușită. Apropiindu-se apoi până la 800 m de submarinul inamic, torpilorul „Smeul” i-a avariat periscopul și i-a lovit turela cu câteva proiectile. Printr-un ordin de zi, comandantul Marinei a adus mulțumiri echipajului pentru modul cum s-a comportat în această acțiune, evidențiind doi sergenți, un caporal și mai mulți soldați din echipajul navei. La 10 octombrie 1916, torpilorul „Smeul” s-a distins din nou în timpul unei acțiuni de împrăștiere a trupelor inamice ce se întăreau la Tulcea. Pentru aceste acțiuni de luptă reușite, locotenentul Gonta, comandantul torpilorului, a fost decorat cu ordinul rus „Sf. Ana” cl. a III-a, cu spade.

În timpul operațiunii de evacuare a materialului navigant pe fluviu, în noaptea de 12 decembrie 1916, torpilorul „Năluca” a fost, la rândul său, atacat de șalupele rusești care patrulau în zona Isaccea. În schimbul de focuri a fost rănit comandantul, căpitanul Gheorghiu, căpitanul francez de Breda aflat la bord și un soldat. Cu această ocazie, o parte din membrii echipajului au fost decorați cu ordine și medalii de război: ordinele „Steaua României” și „Coroana României” și medalia „Bărbăție și credință”. Odată cu retragerea flotei la Chilia, torpilorul „Smeul” a fost atașat crucișătorului „Elisabeta” pentru a participa la apărarea Sulinei, executând patrulări la gurile Dunării; „Sborul” a fost dus la Chilia Nouă, iar „Năluca” la Galați. La 3 aprilie 1917, torpilorul „Smeul” primind însărcinarea de a pleca la Chilia cu materiale, corespondență și câțiva oameni evacuați și de a transporta la Ismail trei ofițeri francezi, care comandau trupele de infanterie de la Sulina, s-a scufundat pe canalul Stari-Stambul, din cauza timpului nefavorabil. În acest naufragiu și-au pierdut viața mai mulți membri ai echipajului, între care: submaistrul militar cl. I Oto Angelescu, sergenții Nicolae Moroșanu și Niculai Șerban, soldații Stoian Barbu, Ioan Filip, Marin Grigore, Constantin Hanu, Gheorghe Iorga, Petre Niță, Ioan Metcu, Marin Răcăreanu, Răducan Răducan, Stancu Stănculescu și Ștefan Târlea.

An de an, prin organizarea unor acțiuni comemorative și depuneri de coroane de flori, Liga Navală Română și Liga Maiștrilor Militari de Marină, omagiază acești eroi, parte înmormântați în cimitirul istoric din Sulina, și pe toți cei căzuți în Delta și pe Dunăre în timpul celor două războaie mondiale.

După război și celelalte două torpiloare, „Sborul” și „Năluca” au fost scoase din dotarea Marinei Militare.

Torpiloarele „Zmeul”, „Zborul” și „Năluca (TIP „ZMEUL”)

Nave maritime de luptă, construite în anul 1914, în șantierele navale din Fiume și Triest, Imperiul Austro-Ungar. Aceste nave au fost cedate României de marina austro-ungară în contul despăgubirilor de război și ai intrat în serviciul flotei române la 19 ianuarie 1921.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 266 t, lungimea 57,84 m, lățimea 5,78 m, pescajul 1,52 m, puterea mașinii: 5000 CP, viteză maximă 24 noduri; armament: câte două tunuri cu calibru de 66 mm, două mitraliere antiaeriene calibru 13,2 mm, două tuburi lans-torpilă calibru 450 mm.

Cele trei torpiloare au fost puse la dispoziția Diviziei de Mare. În toată perioada interbelică, au fost folosite în programul de instrucție a echipajelor, executând exerciții cu torpile de 450 mm, trageri de artilerie sau funcționând ca staționare la Sulina, asigurând misiuni de patrulare în zonă.

Odată cu intrarea României în cel de Al Doilea Război Mondial, cele trei torpiloare, încadrate în Forțele Navale Maritime, au participat la acțiuni de instalare a unor baraje de mine, la misiuni de patrulare și recunoaștere, dar și la atacarea unor nave inamice. La 9 iulie 1941, de exemplu, torpilorul „Năluca”, împreună cu vedetele torpiloare, au atacat două submarine sovietice, în zona Tuzla. La 22 iulie 1941, postul Radio-Moscova a anunțat că au fost pierdute în Marea Neagră cinci submarine sovietice. Două dintre acestea, erau cele scufundate prin luptă la 9 iulie, de marina noastră de război.

La data întoarcerii armelor împotriva Germaniei naziste, din cele trei torpiloare mai erau în funcțiune doar două: „Zmeul” și „Zborul”. Torpilorul „Năluca” fusese scufundat în portul Constanța, în timpul îndeplinirii unei misiuni de luptă la 20 august 1944. Cele două torpiloare rămase au participat la o serie de acțiuni în timpul evenimentelor din august 1944. Astfel, torpilorul „Zborul” a transportat Statul major al Diviziei 15 infanterie, care se retrăgea prin deltă și a participat la urmărirea convoaielor germane pe Dunăre, capturând remorcherul german „Grafenstein” și nava-spital „Ferdinand”, în ziua de 28 august.

La 5 septembrie 1944, cele două torpiloare au fost puse la dispoziția flotei sovietice, odată cu celelalte nave militare românești. Au fost restituite României la 12 octombrie 1945, ca urmare a prevederilor Convenției încheiate la Moscova, la 11 septembrie același an.

Vedetele torpiloare „Vijelia”, „Viforul” și „Viscolul” (TIP „VOSPER”)

Vedete torpiloare maritime cumpărate de statul român din Anglia, în anul 1940. Ceremonia lansării la apă a celor trei vedete a avut loc la 16 februarie 1940, în prezența ministrului român V. Tilea, a misiunii militare române în frunte cu comandorul Gheorghe Dumitrescu și a delegației Amiralității britanice.

După lansare, vedetele torpiloare au pornit din Southampton, sub comanda căpitanului Petrușian și a locotenentului Ștefan Ignat, spre țară, au trecut Canalul Mânecii, au urcat pe Sena până la Paris, iar, de aici, prin canale, au ajuns la

Marsilia, unde, date fiind dimensiunile lor modeste, au fost ambarcate la bordul navei S.M.R. „Peleş”, care le-a transportat în țară.

Principalele caracteristici tehnico - tactice: deplasament 36 t, lungimea 22 m, puterea mașinii (motoare tip „Vosper”) 900 CP, viteza maximă 36 - 40 noduri; armament; mitraliere tip „Vickers” cu 4 țevi și două tuburi lans-torpilă, cu torpile de 533,4 mm calibru.

În timpul celui de Al Doilea Război Mondial, cele trei nave au fost încadrate în Forțele Navale Maritime. După numai câteva luni de la intrarea țării în război, două din cele trei vedete torpiloare au fost pierdute.

La 9 noiembrie 1941, escortând două tancuri sub pavilion ungar, „Tisza” și „Ungvar”, în zona Sulina, „Vijelia”, sub comanda aspirantului Mircea Metz și „Viforul”, sub comanda aspirantului Aurel Cornățeanu au sărit pe mine și s-au scufundat. Vedeta torpiloare „Viscolul” a rămas în serviciu sub comanda locotenentului Ioan Zaharia.

Pierderea celor două vedete tip „Vosper” a determinat marina română să achiziționeze alte unități de tip similar, nave ce vor fi aduse din Olanda în anul următor. Acestea, împreună cu vedeta „Viscolul”, au format la Constanța, în anul 1943, Escadrila de vedete torpiloare.

Vedetele torpiloare: „Vedenia” (nr. 4), „Vântul” (Nr. 5), „Vijelia” (Nr. 6), „Viforul” (nr. 7), „Vârtejul” (Nr. 8), „Vulcanul” (nr. 9) - TIP „POWER”

Nave maritime de luptă achiziționate de statul român în anii celui de Al Doilea Război Mondial, în cadrul contractelor pentru material militar încheiate cu germanii. Potrivit acestora, României i s-au livrat șase vedete torpiloare tip „Power”, care în anul 1940 se găseau în construcție la șantierele navale „Gusto Schiedam” din Olanda. Corpurile acestor nave, construite din lemn de mahon, au fost aduse pe mare până la Hamburg, pe Elba până aproape de Dresda, apoi pe platforme tractate pe șosea până la Ingols și, în sfârșit, remorcate pe Dunăre de la Linz au ajuns la Galați în mai 1942. În Șantierul naval gălățean, vedetele torpiloare aduse din Olanda au fost montate și lansate la apă sub numerele de ordine și denumirile menționate mai sus.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 21 t, lungime 21 m, lățime 4,2 m, erau propulsate de câte 3 motoare cu explozie tip „Rolls Royce”, viteza maximă 36 noduri; armament: câte două tunuri navale și antiaeriene de 20 mm de fabricație franceză, tip „Hispano-Suiza”, cu cupole sferice de metal și plexiglas, acționate electric și câte două tuburi lans-torpilă cu calibru de 533,4 mm. Echipajul era format din 14 oameni.

Aceste vedete, care împreună cu vedeta tip „Vosper”, „Viscolul”, au constituit Escadrila de vedete torpiloare, destinată îndeplinirii unor misiuni de ascultare în barajele de mine din fața Constanței sau de escortare. Două dintre aceste vedete, vedetele nr.4 și nr.7, în noaptea de 29 spre 30 august 1944 au fost desemnate să participe la cea dintâi misiune de cooperare cu marina sovietică, primind misiunea de a întâmpina, la Sulina, flota sovietică ce se îndrepta spre Constanța și a o conduce prin barajele de mine.

La 5 septembrie 1944 vedetele torpiloare tip „Power” au trecut în posesia Flotei sovietice a Mării Negre, odată cu întreaga Forță Navală Maritimă.

În baza Convenției încheiate la Moscova, la 11 septembrie 1945, în cadrul unei ceremonii care a avut loc la Galați, în ziua de 12 octombrie 1945 au fost restituite marinei române cinci vedete tip „Power” purtând numerele: 951, 952, 954, 955 și 956.

Nu au mai fost utilizate din cauza unor defecțiuni la motoare și au fost scoase din dotarea marinei militare în anul 1948.

Vedeta torpiloare mare: „Năluca”, „Smeul”, „Viforul”, „Vijelia”, „Viscolul”, „Vârtejul”, „Fulgerul”, „Vântul” „Vulcanul” „Furtuna”, „Trăznetul”, „Tornada” (clasa EPITROP)

România, dorind să-și dezvolte producția de tehnică militară navală, a preluat o serie de elemente folosite cu rezultate excelente în marina sovietică, la construirea unităților purtătoare de rachete din clasa OSA, realizând, la secția militară a ICEPRONAV Galați, proiectul unei unități similare.

Toate cele 12 vedete torpiloare care vor rezulta din punerea în aplicare a acestui proiect au fost construite la Mangalia în perioada 1979-1982. Prima apariție oficială a vedetelor de acest tip intrate deja în dotare în anii 1979-1980, a avut loc de Ziua Marinei, la Mangalia, în anul 1981.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 215 t, lungime 36,8 m, lățime 7,6 m, pescaj 1.8 m, 3 motoare Diesel M 503 A cu trei arbori la 12.000 CP, viteză maximă 36 noduri, autonomie de 500 mile marine la 25 noduri; armament: 4 tunuri de 30 mm/ 85, 4 tuburi torpile antinavă calibrul 533 mm și capacitatea de transporta 6 mine, grenade antisubmarin în 2 rastele de câte 12 lovituri.

Anul acesta, în noiembrie 2023, odată cu scoaterea din serviciu a ultimelor două unități: VTM 202 „Smeul” și VTM 204 „Vijelia”, celelalte au fost scoase din serviciu și tăiate anterior. Istoria vedetelor torpiloare din Marina Militară română a luat sfârșit.

Cu siguranță, istoria ar putea fi mai lungă, dacă ne gândim chiar și numai la cele 24 de vedete rapide torpiloare (cu aripă subacvatică), din clasa HUCHUAN, construite la Mangalia în perioada 1974 -1990. Nu au fost botezate, având numerele de bordaj între 51 -74 și 320-325.

Ne vom opri însă aici, selectând dintr-un secol și jumătate de folosire a torpilei ca armă de atac sau apărare în istoria navală românească, pe acelea care au stat la începuturile Marinei noastre militare, poate mai puțin cunoscute și pe cele care, construite în România, au încheiat istoria acestor mici nave de suprafață ultrarapide și extrem de eficiente, care au fost vedetele torpiloare.

THE END OF A STORY
THE TORPEDO STARS OF THE ROMANIAN NAVY
- abstract -

*Key Words:*torpedo boats, torpedo stars, tradition, memory, history.

In November 2023, the history of the torpedo stars (VTAp and VTM) from Romania will end when they will be taken out of service - VTM 202 "Smeul" and VTM 204 "Vijelia".

This news, posted by the Mangalia Romanian Naval League, regarding the decommissioning of the last torpedo boats in the Navy's equipment, made me think of the family of these Romanian battleships, which passed on their names, in part and their missions, from the generation in the generation, joining the tradition of this weapon.

Convinced of the truth that you are truly dead when the last person who bears the memory of your existence is gone, a statement that can also be extended to some "objects" symbolic of the existence of those who have lived most of their lives in close connection with them, I thought a brief history of torpedo stars was necessary. This, perhaps, will preserve them in the memory of posterity, because the writing will be permanent, for sure, as long as it remains...

BIBLIOGRAFIE

Borandă, Georgeta, *Nave de luptă românești – Breviar*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, MUNTENIA & LEDA, Constanța, 2001;

Crăciunoiu, Cristian, *Romanian navy torpedo-boats*, Editura MODELISM, București, 2003;

Bejan Anton C-dor (r), (coordonator), Stănescu, Raymond cam (r), Atanasiu, Carmen dr., Pădurariu, Neculai II c-dor (r), Editura SEMNE, București, 2008;

Mîrșu, Alexandru Cam. Fl. dr., Atanasiu Croitoru, Andreea dr., Custură, Ion cdor dr., Chodan, Tiberiu Liviu cdor., *De la Divizia de Mare la Flotă*, Editura CTEA, București, 2011.