



"MATELOT"



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

Nr. 19 / 21 Octombrie 2018 Colegiul de redacție al acestui număr:

Ilarion BARBU, Mihai COSTACHE,
Florin GUSMAN, Constantin SIBINESCU

E neprețuit! -Se distribuie gratuit!

Din 28 Septembrie 2004, în fiecare an, în ROMÂNIA, se sărbătorește în data de:

15 August – „Zina MARINEI ROMÂNE”

Fiind deja o tradiție, aceasta zi este sărbătorită de filialele Ligii Navale Române.

SIMFONIE ÎN ALBASTRU /2

Gata am rezolvat. Acum începe povestea hazlie.

Mă prezint la tură a doua zi la ora 18:00 sau chiar mai devreme, exact la 17:50, trecusem pe la Colonade să mănânc o bere și să beau doi mici, atât. Mă prezint la domnul Comandant care iar m-a citit și mi-a spus atât, să nu mai bei nimic până la Galați. Să trăiți...bine, am înțeles. Colegul care trebuia să îl schimb, mă ... salută marinărește pentru faptul că nu am venit mai devreme să îmi prezinte vaporul. Aflase el că sunt în prima zi, pardon a doua zi, cu legitimație de serviciu și cu cerneala neuscată atât pe legitimație cât și pe Carnetul de marinar. Asta cu Carnetul de marinar i-am tăiat-o scurt, făcusem stagiul pe vreo cinci nave, Bucegi, Târgu Lăpuș, Felix, Fundeni și Filioara. Neavând aviz de navigație să pot pleca cu Neptunul în voiaj internațional, o frecam prin portul Constanța. Și cum parale ioc, mama stop joc, că acum sunt pe banii mei, parteneri de poker nu, că terminasem în sfârșit școala, așa ne bucuram atunci, însă acum aș sta numai la școala aia să mă pregătesc și mai temeinic, dar nu la școala care se face acum, vorbesc strict de școala aia cazonă de pe vremea mea. În sfârșit, revin aflușem pontul cum că dacă te lipești, mă rog te îmbarci pe o navă sosită recent din voiaj mai găsești ceva potol în cambuză. Așa că îmbarcatul, debarcatul de la nave pentru tinerii studenți de marină dornici să-și perfecționeze abilitățile multilaterale dezvoltate cum cerea la doctrină domnul care mi-a rămas tovarăș, Mircea Cociaș, nu era o problemă.

Revin la tură. Ai grijă cum încarci la final să putem închide capacele de la magazii. Fii atent la pescaje să nu te prostescă ăștia. Am fost atent și stimabilul Comandant după ce a verificat personal închiderea capacelor la magazinele navei și a verificat pescajele mi-a spus atât, ești tare, bravo, o să îl cinstesc pe Țache (inspectorul de personal). Atunci nu am realizat ce treabă are Țache, Dumnezeu să îl odihnească și pe el, în treaba cu încărcarea. Am aflat, nu foarte târziu.

Au urmat formalitățile cu loading masterul, vama, miliția de la frontieră și...mola prova, mola pupa, pa pilotul și acum începe povestea hazlie. Ora 22 și ceva fix, mă întorc în comanda de navigație după ce îl condusesem pe pilot să coboare la pilotină.

Onorabilul domn Comandant Nicolae Berbec îmi spune iar scurt, suntem toți foarte obosiți, trebuie să ne odihnim, se anunță vreme rea. Ai cel mai bun timonier cu tine în cart. Mă trezești cu jumătate de oră înainte de Sulina, ajungem pe cartul tău, motorul principal e în pioaneze nu îl forța. Dacă marea se zburlește la gradul 6 mă trezești doar pe mine. Ai înțeles? Da să trăiți răspund eu tare și sigur pe mine. Ok. Ai mai fost la Sulina? Nu doar la Sfântul Gheorghe cu pontonul în practica din anul trei. Aha, e bine deci ști în ce parte e Sulina. Da să trăiți la stânga. Distinsul Comandant îl întreabă pe Gicu timonierul, care băi e stânga? Fluturându-și mâinile, asta sau asta? La care Gicu zice, aia cu care scrii domnul comandant. Da zice acesta buimac, o să mă hotărâsc să renunț să mai scriu cu ambele mâini într-o zi. Și ...pleacă la baracă.

Gicu către mine, Mișule bei cafea.? Eu să nu mă las șpăguit, refuz politicos. Fac doi pași prin comandă și îmi pun întrebarea întrebătoare, unde e Sulina. Răspuns corect la babord ... sau în față. Hopa, au schimbat de drum sau...eu trebuie să le fac treaba. Care treaba lor că doar acum am legitimație de servici. Sunt în pâine. Doamne nu mă lăsa. Ce mă fac? Să mă umilesc la Gicu. Nu, niciodată. Hai Mișule trezește-te și nu te mai culca la loc. Doamne unde Ești, ajută-mă. Stai așa că Marele Șef la ora asta, mai ales El e tare ocupat. Altcineva, Suciul profu' de navigație. Nu e în școală și nici eu nu mai sunt la școală. Am belit-o. Pe cai ...dacă nu pe curând. Gata ce mai, întorc vaporul și renunț, nu e de mine e prea complicat, riscant și eu sunt atât de tânăr și neliniștit, nici nu am nenorocitul ăla de aviz. Bine, bine, îl întorc și renunț ...dar cum îl întorc pe EL vaporul? E clar, Dumnezeu nu mă ajută, nici Arhanghelul Mihai, nici toți sfinții pe care îi cunosc. Deci eu și cu mine. Atât.

Gicule unde țin ăștia alidadele? E la locul lor șefu'! Hopa, ȘEFU' pentru prima dată apelat așa,dar răspunsul lui Gicu merita o înjurătură așa că îl iert că așa fac șefii. Afară, bezna minții, în comandă beznă, doar jarul de la țigările pe care Gicu le suda. Intru în camera hărților, lampa de la hărți stinsă. Dau să o aprind, nimic. Gicu zice, e un bec în al doilea sertar ăla e ars de când am ajuns. Nu mai aveam becuri de rezervă. Am adus eu două de acasă. Unu e la mine în cabină. Doar pentru noi șefu' în caz că iar se bulește și ăsta. Bine Gicu, e bună cafeaua? Da, te-ai răzgândit? Dacă zici că e bună.

Găsesc becul, îl schimb, mă luminez și hop nava primește un ciocan zdravăn. Gicu zice am ieșit cam mult în larg, da e bine cum te-ai gândit șefu' că se bulește rău vremea. Mă dor genunchii rău, vine bulău mare. Am ieșit prea mult în larg. Gata am înțeles, eu sunt acum cel care comand și tot eu cel care execută. Asta e bine. Găsesc singur alidada. Dumnezeu mă iubește. Gicule, port side twenty.

Mihai Costache

Bancuri cu marinari

Sursa Net

Examen de absolvire la Academia de Marină:

Profesorul (C.L.C.) / P

- Ce faci dacă în fața navei vine un uragan strașnic, chiar când ești aproape de țarm?

Cadetul / C

- Arunc imediat ancora, domnule comandant.
- Și dacă vine un alt uragan din spate?
- Arunc din nou ancora, domnule.
- Și dacă vine altul de la tribord?
- Ordon aruncarea ancorei...
- Și de unde naiba ai atâtea ancore?
- Dar dv. de unde ați făcut rost de atâtea uragane?

Într-un port, la un bar:

Un marinar și un pirat stăteau și beau whisky.

La un moment dat marinarul îl observă pe pirat că are în loc de o mână un cârlig, în loc de un picior, o proteză de lemn și mai avea și un ochi de sticlă.

Curios, marinarul îl întreabă:

- Unde ți-ai pierdut piciorul?*
- Pe o furtună am căzut peste bord și când să mă scoată băieții mei, m-a mușcat un rechin și am pierdut piciorul...*
- Dar văd în loc de mână un cârlig, cum s-a întâmplat?*
- Într-o bătălie, un inamic mi-a tăiat mâna cu un topor!*
- Și ochiul cum l-ai pierdut?*
- O pasăre a trecut în zbor și s-a căcat pe ochiul meu!*
- Ți-ai pierdut ochiul de la un simplu găinaț?*
- Era prima mea zi cu cârligul...*

Naufragiază un vapor.

Un pasager se apropie înot de căpitan și-l întreabă:

- Căpitane, cât e de înnotat până la pământul cel mai apropiat?*
- Trei kilometri.*
- În ce direcție?*
- În jos...!*

Prin Oceanul Pacific trecea un vapor.

Unul dintre pasageri îi arată căpitanului că pe o insuliță e un om zdrențăros, care sare și dă din mâini. Îl întreabă pe căpitan:

- Cine e tipul?*
- Nu știu, dar de câte ori trecem pe aici se bucură nespus.*

Proverb marinăresc: lubește-ți copiii că și cum ar fi ai tăi!

Ninși de îngeri

*Pe vremuri, fluvii sănătoase, acum, pâraie-n albi roase.
Odată optimiști, puternici, tremură astăzi șovăielnici.
Izbite-n țarm, catamarane răbdătoare se poticesc oftând;
Cu lină-nvolburare, perindă lumea moșii pe catalige, râzând.
Comedii **carpe diem**, aceleași scene mitice îndură-n timp
Corăbii naufragiate veșnic pe teritorii karmice din vis nărod.
Cambuzieri înlăcrimați de foame devin fosile vii. Să trăiți bine!
Ctitori burlești fugiți mental cu avionul despărțirii inerente
mai speră un răgaz în renegata lume de rugi permanente;
Prin patimile ofilite, ca relicve demult uitate pe pridvor,
aud knock-knock in heaven's door! Ultima Thule, sanctuar.
Sunetul coasei, ireal, demască adevărul destinului fatal.
Simple, dar complicate, încă orgolioase gânduri și cuvinte
purced prin labirinturi nocturne de minte. Porunci divine,
Scări trofice, maimuțe, statui tânguitoare comit inexorabil
Feng-shui-ul de șeptel electoral prin raiuri cu verdeață.*

*Adulți grișați înșiră parastase nesfârșite seara, dimineața.
 Clarvăzătorii orbi, cu detașare, privesc spre veșnicie
 cum taurine ancore grapate trag după ele între coarne
 giganți pitici în dreaptă înclinare, rătăciți biblic...
 Nedecarate insolvențe, victorii peremptorii a la Pirus,
 Clepsidre de nisip își dibuie prin beznă trecutul deja dus.
 Harnic, nicicând șomer, luntrașul Caron, răbdător,
 plimbă aniversări împodobite pe Styx și Acheron.
 Priviri uscate își ascund sub pleoape, rușinoase,
 Umile, obidite înfrângeri din demulturi fugite în crepuscul.
 Printre regrete, vise și nevroze, coșmaruri hazlii,
 Aprehensivi năuci au relevment milos vandalii tucurii.
 Moșnegi debili, călcați pe zebră de loaze imbecile reciclate,
 se prăpădesc pe macadam, privindu-le mirați din șistul vieții
 accesul triumfal, nebun, spre cimitire primitive, pentru aleși;
 Confundă lumânarea și coliva cu fala catedralei neamului,
 așa cum soarta i-a blagoslovit zadarnic drept știrbi colțoși...
 Vulcanii stinși, încovoiați de legi fătate-n șanț, printre nevoi,
 se prăbușesc spre sine ca zahărul în trupuri, în faguri și în roi.
 Își pritocesc amarul în zațul de cafea, pierduți prin amintiri,
 Împărtășesc la popă cu totul altceva, uitări sau prevestiri.
 Tăcuți-gălăgioși, pe cât de toleranți, pe-atât de ranchiunoși,
 Incriminează delicvenți, corupți și pedofili încărungiți degeaba,
 pe care nu-i împușcă nimeni, dar dorm în sarcofage, intrinseci,
 cu mâinile pe piept, aidoma celorlalți, îmbălsămați și reci!
 Miros la fel, a senectute, maimuțele din jilțuri, cu etichete întinse,
 Cohorte mafiotice temeinic șindrilitate în blândul cod penal
 adulmecă lihnite lângă agheasmatar, să fure ortul și cutia milei.
 Îi crezi cinstiți, dar lotrii viermuiesc de oameni trași- împinși...
 Războinice legume în care funerare de moși cumiști,
 Amușinate de aceiași bandiți flămânzi cu jurământ în dinți.
 Mimante caraghioase, groteschi sau arogante, suave inocențe
 Simt tot mai dese fluxuri și refluxuri la ornicul din piept.
 Pierduți între decoruri și garrotte, pe scenele finale,
 Bunici împleticiți nu mai suportă, ca boli catastrofale,
 Gorile pe liane, belciugele din râturi, troace piramidale.
 Pe drumul lung, fără întoarcere, mândri, solemnii,
 Albiți actori în **stand-up tragedy**, grăbiți, poruncesc demni:
 Borfașilor de pretutindeni, care blamați obștea bătrânilor!
 Cerul nu vă permite să le stingeți voi lumina zilelor!
 Voi, care batjocoriți printre libații frustrările întregii nații!
 Nu escrocați părinții furând păduri și munți din țara lor!
 Nu maltratați credința legiferând penalii, plecați de-aici!
 Nu decorați corupții! Diavolul mamei voastre de nemernici!*

Extras din cartea: Bătrânii nu sunt oameni

Constantin SIBINESCU

Întrecerea din Marea LABRADOR

În anul 1971, fiind Ofițer electrician maritim, clasa a III-a, eram ambarcat pe nava SINOE, pescador tip B 22 ieșit din anul de garanție, produs în șantierul polonez de construcții navale din GDANSK. Având și clasa de gheață, din dispoziția Centralei de Pescuit a Ministerului Agriculturii, Sinoe avea sarcina să pescuiască în Nord pentru a răspunde cerințelor contractului încheiat cu S.U.A de a livra file de cod în brichete de cate 7 kg cu un conținut scăzut de umiditate.



În zona de pescuit aveam parteneri pescari de mai multe naționalități: ruși, polonezi, nemți democrați și federali. Pescuitul se desfășura cam cum se desfășoară aratul pe un ogor atunci când participă mai multe tractoare.

Fiind o sarcină dificilă pescuitul în LABRADOR, iar experiența echipajului fiind aproape nulă, comandantul navei, carismaticul Val SĂVULESCU, un marinar desăvârșit, a convocat ofițerii, în careul ofițeri și i-a rugat ca atunci când nu au sarcini exprese, în timpul liber, să asiste carturile de la punte care în mod normal aveau parte doar de câteva ore de lumină. Cartul de seară al ofițerilor III începea de la ora 20 până la ora 24. Eu ca ofițer electrician nu aveam obligația să fac cart undeva anume. Aveam însă obligația să intervin în cazul unor defecțiuni atunci când eram solicitat. În această situație eu dublam colegul de la punte pe Liviu VUICA ofițer de punte, om care nu a rezistat multă vreme în flotele ROMÂNIEI.

Cartul începuse normal: Cu radiotelefonul VHF pus pe ascultare pe canalul 16 marin, la un nivel moderat, consumând cafeaua făcută de timonier în Camera Hărților, ascultând în surdină muzică occidentală pe un magnetofon TESLA B 4 și cu ochii în sondele de pescuit ATLAS, "numărând" peștii care intrau în plasă. Nava aflându-se în traulare de fund, operațiune care dura vreo două ore, mergea pe pilotul automat. Prada era de regulă dela 3 la 4 tone cod, merluciu sau sebastă.

Jupânul Liviu "bea" pe langă cafea și tutun, fiind un fumător înrăit pe cat era de slab. Seara își permitea ca prima țigare din cart să fie un Kent SL (super long/110 mm), țigări lansate în serialul polițist KOJAK și luate prin agentul ultimului port în care intrase nava. În rest consuma țigări de la poalele Carpaților. Cartul a început cu bancuri și glume pe seama americanilor și a rușilor. Cum zona se afla în sudul Cercului Polar de Nord uneori apăreau blocuri de gheață și ghețari care pluteau în derivă spre sud.

Pe la ora 22, cu cafelele băute, cu plămâni plini de nicotină, sătui de numărat peștii care intrau în trawlul, am făcut întrecere, pe o bere, care dintre noi vede pe orizont mai multe nave. Zis și făcut, am luat cele două binocluri din comandă și am început să numărăm. Liviu din bordul Babord și eu din bordul Tribord fiind așezați în fața celor două radare.

Operațiunea era anevoioasă din cauza depărtării față de ținte și a faptului că totul era în mișcare. Astfel, puteai ca o navă să o numeri de două ori. Fiecare a numărat navele din zona de câte trei ori. Primele surprize au apărut din cauza numărului mare de nave, care la orizont dădea senzația unui oraș plutitor. Nici unul dintre noi nu a găsit același număr de nave la două numărători din cele trei.

Văzând asta Liviu a spus: **Florine ceva nu este în regulă! Hai să schimbăm locurile!**

Am schimbat locurile. Aceași situație. Cum noaptea, navele în zona de pescuit navigau cu cel puțin un radar pornit, timonierul a spus: **Băi fraierilor, de ce aveți radar, uitați-vă în el!**

Radarul din babord, de proveniență polonez, de la firma RAWAR, fiind pornit, Liviu a lăsat binoclul și a început să numere navele pe scara de 6 mile marine (limita orizontului vizual). Eu am pornit radarul englezesc KELVIN din Tb. și am început să număr cu o întârziere de 3 minute. Liviu m-a asteptat să termin și m-a întrebat câte am numărat – **47 - și eu la fel. Cum este posibil că sunt mai multe decât cele numărate cu binoclu?** Am ridicat amândoi din umeri și ne-am privit întrebători. Timonierul neîncrezător a luat binoclul și a început să numere navele.

Imediat, lui Liviu i-a venit o idee și a strigat: **IBAK-ul, da! sigur ne vom lămuri.** El a aprins proiectorul, care era poziționat spre cer. la corectat poziția, spre prova și ce să vezi, noi ne îndreptam cu plasa în apă către un ghețar. **Panică!** Repede a pus mâna pe telefon și a chemat căpitanul pe comandă. Val urcând scările, din întuneric a întrebat: **Ce faceți mă Piraților ? Ce v-a speriat așa de tare?** Toți trei, am exclamat în cor: **Ghețarul!**

Stăpân pe sine, a evaluat situația; drumul navei, viteza, distanța până la ghețar și a încercat să stabilească direcția ghețarului. A chemat pe comandă, prin stația de amplificare, Inginerul Tehnolog, Șeful Mecanic, Șeful electrician și a schimbat ușor de drum pentru a evita ghețarul. Tehnologul, un tip mătăhălos, înalt de 1,90 metri, cu mustață și cu respect pentru partid, când a apărut, din întuneric, a pronunțat ironic: **Ordonăți tovarășe Comandant!**

Val a depășit ironia și i-a spus: **Inginere! ia doi pescari mai pricepuți, cu două topoare și pune-i să stea lângă pastici (role pe care rulau cablurile de remorcare) pregătiți pentru a tăia, la comanda mea, vaierele (cablurile de remorcaj ale plasei).**

Tehnologul năuc a răspuns: **Nu permit așa ceva!, o plasă ca asta costă peste 100.000 de lei, în plus pierdem și peștele pescuit până acum.**

Val i-a răspuns: **Inginere, o navă ca asta costă peste 100 milioane de dolari, iar eu nu răspund numai de navă dar și de echipaj și cargo. Deci spune că ai înțeles, părăsește imediat comanda și execută!**

A comandat apoi: **Vira traulul, cu viteza maximă pe care o pot suporta vinciurile, să fie adus la bord întreg sau rupt!** Nava care avea viteza în traulare de 4 Noduri Marine practic s-a oprit din înaintare. Toți din comandă se uitau la lochul care arata viteza 0. **Bucurie mare!**

Continuând să schimbe încet de drum până când linia de credință a navei s-a situat după ghețar, Val a salvat nava, plasa și peștele pescuit. Ulterior, în careul ofițeri, a felicitat pe cei doi ofițeri care prin jocul lor au salvat nava, cinstind ofițerii cu câte un pahar de Jhony Walker.

Florin GUSMAN

Pe pământ avem de toate: Si mai Bune, si mai Rele (A. Păunescu)

Poate **Răul de Mare** este unul dintre puținele “rele” prin care marea își ia revanșa împotriva rezelor pe care oamenii le fac ei .

Răul de Mare este o stare asemănătoare cu **Răul de Mașină** sau cu **Răul de Avion**, sau mai general cu **RĂUL de MIȘCARE**, doar cauzele care le generează sunt diferite.

De când acest aspect a intrat în obiectivul medicinei, asta în urma solicitărilor diferitelor persoane de a se vindeca de acest Rău, dată la care medicii de atunci au “Decretat” că Răul de Mare este o boală, cercetările individuale dar și colective, filtrate prin experiența medicilor au demonstrat în final că răul de mare nu este o boală, ci este o situație de discomfort tranzitorie **care dispare atunci când cauzele care o produc încetează**.

În urma dorinței manifestată de unii oameni, de a pleca totuși pe mare, dar și a solicitărilor adresate medicilor, cei din urmă împreună cu chimiștii și farmaciștii a găsit substanțe care să înhibe pe termen scurt acest rău. Dar să trateze/vindece definitiv această “boală” nu!. Asta fără să mai vorbim de starea în care se va găsi consumatorul acestor substanțe după ce va înceta să le consume.

Factorii externi nouă sau navei care pot produce acest rău de mișcare pe mare pot fi: **mișcarea** valurilor, **variațiile** bruște de presiune, și **sunetul** produs de valuri, vânt sau motoarele de propulsie ale navelor. În aparență sunt doar trei factori, dar viața a demonstrat că, de la caz la caz, manifestările pot apare doar la rului, sau doar la tangaj, chiar si la hulă.

Este adevărat faptul că situația mai depinde și de dimensiunile navelor și maniera în care ele “**țin marea**”, mă refer la amplitudinea mișcărilor oscilatorii produse de val și vânt navei. Mai puțin navele de croazieră (mă refer la pacheboturi) restul navelor nu sunt dotate cu sisteme de compensare a mișcării valurilor și acest lucru îi forțează pe cei ce recrutează personal care să lucreze pe mare, să nu accepte oameni cu astfel de sensibilități /manifestări. Răul de mare se manifestă de regulă prin: tras la față, pielea este rece și acoperită de sudori, pulsul este mic și neregulat, omul este sleit de puteri și cu puternică senzație de vomă.

După mai multe vărsături apare o senzație de ușurare, fața se colorează, pulsul revine, pielea se încălzește, iar în urma căscăturilor respirația revine la normal. Dacă situația persistă aspectele respective se reiau cu spasme stomacale cu amplitudine mai mare (deși omul nu mai are nimic de eliminat din stomac), asta până când persoana aflată în această situație își dorește să sară în apa care îi produce acest rău/disconfort iar în final își poate pierde cunoștința.

Dar oare ce se întâmplă cu organismul nostru atunci când apar acești factori?. Asupra cui acționează ei?.

Principalul vinovat este creierul care produce aceste stări în urma unor stimuli/informații care vin de la centru de echilibru.

Acest centru se află în urechea internă, unde există un lichid endolimfa, care se deplasează în funcție de mișcările pe care le face omul peste niște celule senzoriale/cili care transmit informațiile produse de aceste mișcări, la creier. Creierul într-o primă instanță caută să soluționeze situația prin mișcările de menținere a echilibrului la care participă aproape toți mușchii.

O situație asemănătoare apare dacă persoana supusă acestor mișcări a ingerat înainte de a se confrunta cu acești factori cantități însemnate de lichide. În acest caz, creierul, în urma mișcărilor lichidelor în stomac declanșează senzația de vomă.

În urma cercetărilor s-a demonstrat că oamenii care au o cantitate mai mică de lichid în urechea internă sunt predispuși sau foarte sensibili la acești factori perturbatori.

Soluții pentru a depăși aceste inconveniente:

1. Nu vă ambarcați decât după ce ați verificat că nu aveți rău de mare.
2. Verificați prognoza meteo înainte de plecarea în voiaj.
3. Înainte de a urca la bord și pleca în larg: Nu consumați decât strictul necesar de lichide, feriți-vă de a consuma alcool sau cantități însemnate de lichide la bord.
4. În timpul furtunii reduceți cantitatea de hrană și utilizați pâinea prăjită sau pesmeții care pot să absoarbă sucii gastrici pe care stomacul îl va produce în urma acestor mișcări.
5. Dacă nava are mai multe compartimente, căutați zona pe navă cu mișcările în amplitudine cele mai mici (zona cuplului maestru). Stați întins cu ochii închiși.
6. Feriți-vă de locurile care pot genera gaze (compartimentul mașini), mirosuri fetide sau chiar de hrană, mirosuri care ar putea să vă producă greață sau senzații de vomă.
7. Pentru cei sensibili la imaginea mișcării valurilor este necesar ca pe durata furtunii să nu urmărească vizual această mișcare. Este recomandat să urmăriți orizontul.
8. Utilizați în ultimă instanță pastilele/bomboanele pentru rău de mare, dar cu frecvența recomandată pe ambalaj.
9. Pe viitor evitați astfel de deplasări.

Matelotul de cart

ATLAS

Insulele Virgine Americane reprezintă un stat asociat S U A și este alcătuit din mai multe insule situate în Marea Caraibelor. În trecut s-au numit Insulele de Vest Daneze și erau parte a Regatului Danemarcei și Norvegiei. În 1917 au fost vândute S U A pentru suma de 25 de milioane de dolari. În 1927 locuitorii acestor insule au primit cetățenia americană. În prezent sunt atestate de O N U drept teritoriu neautonom, dar oficial sunt teritoriu asociat S U A și au o populație de aproape 105.000 de locuitori. În insula Saint Croix se află orașul CHRISTIAN STEDT, paradis al cazinourilor și jocurilor de noroc.

FALS TRATAT DE NAVIGAȚIE

EX PORT- un oraș care a fost cândva PORT.

Ilarion BARBU

Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră
Pentru relații : gusmanflorin@gmail.com Tel: 0757.335.777 Florin GUSMAN