

„Hotărâți ca leul, vicleni ca vulpea și prudenți ca pisica”

La 15 august 1936, de Ziua Marinei, regele Carol al II-lea boteza primul submarin din istoria navală a României NMS „Delfinul”, numit așa, se arăta în „Actul de botez”, „ca un simbol al viețuitoarelor marine ce poartă acest nume, sprinteni tovarăși ai marinarilor în largul mării”. Pe chioșcul său, submarinul avea înscrisă deviza „AUDACES FORTUNA IUVAT !” (Norocul îi ajută pe cei îndrăzneți !). După botez “Delfinul” a fost încadrat oficial în Divizia de Mare.

În 1926 guvernul român a solicitat statului italian construcția unui submarin torpilor de tonaj mijlociu, după planuri germane, și a unei nave-bază. Statul italian a încredințat comanda șantierului naval Quarnaro, din Fiume, care nu mai lucrase până atunci nave de asemenea tonaj. O echipă formată din ofițeri și maiștri români a stat pe șantier zi de zi pentru a se familiariza cu tehnica de construcție a navei și utilizarea comenzilor. În noiembrie 1929, nava-bază “Constanța” a fost lansată la apă pentru probele de recepție, iar pe 20 iunie 1931, după 115 ore de navigare fără escală, intra în portul Constanța.

Submarinul a avut însă ghinion. Construcția lui a durat aproape 9 ani. Când i s-a făcut prima probă pe apă, în 1930, s-au constatat unele defecțiuni tehnice, prin urmare nava a reintrat în șantier. După expirarea celor 6 luni de grație, inevitabil, între cele două părți au apărut neînțelegeri soluționate prin proces, câștigat în țară de statul român care a cerut și plata unor despăgubiri. Hotărârea instanței, conform legislației italiene, nu-și putea face efectele decât cu acordul statului italian, iar acesta nu era interesat să-și asume daunele. Pentru că românii plătiseră deja 135 milioane lei din totalul de 150 milioane, iar submarinul sta în faza de nefinalizare, ambele părți au ajuns la o reconciliere și lucrările au fost reluate pentru a se mai remedia pe unde se putea.

Submarinul a rămas cu un defect de stabilitate, dar proba principală, imersiunea până la 82 de m adâncime, a dat satisfacție. Prin urmare, pe 9 mai 1936, a avut loc ceremonialul de lansare la apă, recepția lucrării și ridicarea pavilionului românesc. Au participat oficialități militare și civile române și italiene. Pe 27 iunie 1936 submarinul intra în portul Constanța. Comandant al navei a fost numit căpitanul Victor Voinescu (Niță), iar echipajul era format din 40 de membri (6 ofițeri, 26 de maiștrii și subofițeri și 8 marinari în termen). Submarinul era dotat cu armament modern: tun naval și aerian „Bofors” x 102 mm, o mitralieră x 40 mm, 6 tuburi lanstorpilor x 533 mm, din care 4 la prova și 2 la pupa, torpile „Whithead” x 533,4 mm și două periscope „Zeiss”. Viteza de deplasare era de 14 noduri la suprafață și 9 noduri în imersiune.

În perioada de pace, destinația sa a fost de “navă școală”. Din cauza efortului financiar prea mare pe care statul român l-a suportat pentru dotarea Marinei, dar și a gradului avansat de uzură morală, fiind pus pe apă după 9 ani de lucrări în șantier, “Delfinul” nu a fost folosit în timpul războiului ca submarin de atac; s-a hotărât ca nava să desfășoare mai mult activități de recunoaștere, de patrulare în Marea Neagră și să rămână „navă în viață”. Cu toate acestea, în situații extreme, “Delfinul” a trebuit să și atace, iar abilitatea și curajul echipajului au salvat nava de fiecare dată.

Flota sovietică avea dispuse în Marea Neagră 47 de submarine, dar germanii și românii le-au scos din luptă 27. Patrularea NMS Delfinul în largul mării atrăgea asupra lui o parte din resursele sovietice de apărare antisubmarină. Pe perioada războiului era deservit alternativ, timp de o lună, de câte un echipaj, unul condus de căpitanul Constantin Costăchescu, celălalt de căpitanul Corneliu Lungu. Despre selecția echipajului, Ștefan Hadjiu, nepotul lui Ion Neculăe Agiu, medicul de pe submarin, povestea pentru WorldWar2.ro: **“Echipajul Delfinului era alcătuit din oameni aleși. Ei trebuiau să treacă foarte multe teste: sărituri în apă de la înălțimi mari, înot pe sub apă pe distanțe lungi, calcule matematice în minte etc. De câte ori aveau loc serbări marine, membrii echipajului erau prezenți pentru a demonstra calitățile lor extraordinare. În Marea Neagră, “Delfinul” era una din navele care au creat multe probleme flotei sovietice. Căpitanul era foarte curajos și hotărât, putea lua decizii spontane și rapide, spre exemplu când au deschis foc cu tunul asupra unui submarin sovetic, fiind la suprafață (iulie 1941). Deviza lui era: `Hotărâți ca leul, vicleni ca vulpea și prudenți ca pisica`. Din această cauză Delfinul a reușit să scape nescufundat în peste un an de război”. Marinarii de pe Delfinul erau “nu numai niște bărbați curajoși, dar și destul de inteligenți și pregătiți în diferite domenii științifice. Matematică, astronomie, geometrie, fizică...Și pe lângă toate acestea mai erau și foarte bine educați având o cultură nobilă”.**

În perioada 22 iunie 1941-3 iulie 1942, NMS „Delfinul” a îndeplinit nouă misiuni. În timpul misiunilor a fost reperată, grenadată, sute de explozii şuierând pe lângă ea. A și ripostat și marinarii săi și-au înscris pagina de vitejie scufundând distrugătorul “Moskova” și nava “Uralet”, și înlăturând temporar din luptă crucișătoarele “Kharkov” și “Voroshilov” venite să atace Constanța. **“În timpul jocului `de-a șoarecele și pisica` cu navele sovietice - povestea Ștefan Hadjiu -, marinarii transpirau abundent. Din cauza exploziilor subacvatice, în interiorul navei se spărgeau becuri și țevi, ieșeau din funcțiune multe aparate de bord, pe care trebuiau apoi să le repare în largul mării. În astfel de clipe, marinarii trăiau numai cu gândul de a scăpa cu viață”. “Submarinul – își continua Ștefan Hadjiu povestea - era mereu avariat și pe el nu funcționau multe aparate de bord, fiindcă practic nu era timp pentru reparații, era de neînlocuit, echipajul ieșea în larg cu aparatul de verificare a oxigenului defectat. Pentru orientare acest aparat era înlocuit cu câțiva iepuri albi care erau urmăriți mereu de Ion Neculăe Agiu (medicul submarinului-n.m)”.** După comportamentul iepurilor, medicul **“făcea concluziile convenite în ceea ce privește, calitatea aerului. Pur și simplu când iepurașii încetau să se mai joace și să mănânce, aceasta însemna că aerul e oxidat și e nevoie de alimentare cu oxigen !! Marinarii știau de riscul în care se aflau însă ei luau hotărârea reciprocă (unanimă-n.m.) de a ieși în larg pentru îndeplinirea misiunilor ! Ei aveau un curaj și un patriotism până la fanatism !!!”**

Din cauza avariilor suferite în urma atacurilor sovietice, după 3 iulie 1942 “Delfinul” a intrat în reparații. La 23 august 1944 a fost remorcat pe Dunăre pentru a fi ferit de bombardamentele aviației germane, dar și sovietice. A fost însă reperat și ridicat de armata sovietică alături de celelalte submarine, folosit pentru piese de schimb și retrocedat în 1945, ca epavă. S-a încercat reabilitarea lui în țară, dar fără un succes de lungă durată. Deși șeful Statului Major al Marinei, Victor Bogdan, a încercat să obțină păstrarea lui ca navă istorică, autoritățile nu au fost de acord și prin anul 1960 submarinul a fost demontat. S-au mai păstrat: motorul Diesel Krupp la Muzeul Marinei din Constanța și manometrul de adâncime la Muzeul Militar Național „Regele

Ferdinand I”.

NMS “Delfinul” a fost primul și cel mai îndrăgit submarin din dotarea armatei române. Poveștile despre eroismul lupilor de mare l-au făcut legendar. Supraviețuitorii au lăsat mărturie întâmplările lor trăite în tăcerea adâncă a mării și transmise nouă, cu emoție, de urmașii lor: **“Vi ața pe submarin era dură. Picioarele marinariilor erau mereu umflate și cicatrizate de la scările metalice ce trebuiau urcate și coborâte constant. Când trebuiau să intre în imersiune rapid, tot echipajul alerga prin compartimentele navei, spre direcția scufundării. Echipajul trăia în tensiune, zgomotul chilei atingând un banc de nisip făcându-i să le piară somnul. Masa pe submarin era foarte bună, fiind hrăniți cu carne, fructe exotice, magiunuri germane și italiene. Pe navă nu se puneau întrebări, doar se executau ordine. Era o disciplină de fier. Atunci când căpitanul își permitea să dea o palmă, trebuia întors și celălalt obraz. În schimb, pe uscat, față de celelalte arme, marinarii de pe submarin se distrau în voie pentru a elibera stresul. Nu de puține ori provocau scandaluri în baruri”.**(Ștefan Hadjiu, Ibidem)

În Tratatul de pace de la Paris din 1947, la art.14 se preciza că: “România nu va poseda, construi sau experimenta nici o armă atomică, nici un proiectil auto-propulsat sau dirijat, și nici un dispozitiv utilizat la lansarea acestor proiectile (altele decât torpilele și dispozitivele pentru lansarea torpilor făcând parte din armamentul normal al navelor de război îngăduite prin Tratatul de față), nici o mină marină sau torpilă de tip fără contact funcționând prin mecanism de influență, nici o torpilă umană, nici un submarin sau alt vas submersibil, nici o vedetă torpiloare și nici un tip special de vas de asalt”.

În 1955, statele comuniste, printre care și România, formează sistemul politico-militar “Tratatul de la Varșovia”, sub controlul URSS, ca replică față de înființarea NATO. Statul român, în plin efort de achitare a datoriei externe, hotărăște achiziționarea unui submarin. În anul 1985, a fost adus în țară, în secret, singurul succesor al primului submarin, “Delfinul II”. Urmașul legendarului Delfin a fost construit în URSS. „Delfinul II” face parte din Clasa Kilo, vânător de submarine nucleare, și era al doilea din lume ca performanță. În timpul unor misiuni comune din Marea Neagră nu a putut fi reperat de avioanele americane specializate, spre surprinderea militarilor americani. Acest tip de submarin a fost proiectat de academicianul sovietic Karmelitzin, după metoda picăturii de apă alungite, care îl face rapid în imersiune și mai lent la suprafață. Este învelit într-o alveolă din cauciuc, care face imposibilă detectarea lui. Instalațiile sunt foarte silențioase, iar raza de acțiune era de cinci ori mai mare ca a submarinelor din clase similare aflate în dotarea NATO. Până în 1996 a efectuat misiuni de cercetare, patrulare, recunoaștere sau aplicații militare. Deoarece acumulatorii motorului s-au epuizat iar înlocuirea lor costa în jur de 20 de milioane euro, submarinul a stat la cheu. După 18 ani de staționare a intrat în stare de uzură morală, iar pentru a-l revitaliza statul va trebui să plătească o sumă mult mai mare. Anul acesta Ministerul Apărării Naționale a anunțat alocarea de fonduri pentru modernizarea unor nave militare, printre care și submarinul “Delfinul II”.

În timpul celui de-al doilea război mondial, alte două submarine i-au succedat “Delfinului” și au fost mai performante decât el: “Rechinul” și “Marsuinul”.

NMS “Rechinul”, construit între 1938-1941 din piese nemțești asamblate la Șantierul Naval Galați. Între 15 iunie – 29 iulie 1944, “Rechinul” a îndeplinit cea mai lungă misiune militară din

NMS „Delfinul”: Primul submarin românesc care i-a pus în încurcătură pe sovietici

Written by Administrator

Friday, 02 May 2014 13:11 - Last Updated Friday, 02 May 2014 13:06

istoria submarinelor românești; a fost o misiune de supraveghere în zona portului Novorosiisk, contribuind la evacuarea în siguranță a trupelor române și germane din peninsula Crimeea. După 23 august 1944 a trăit aceeași dramă ca și “Delfinul”: ridicat de sovietici, piesele demontate și folosite pe submarinele sovietice, readus în țară în 1951.

NMS “Marsuinul”, construit în aceeași perioadă cu “Rechinul” și în același loc, a fost proiectat inițial ca submarin puitor de mine, însă a fost transformat apoi în submarin de atac. A efectuat o misiune de recunoaștere în zona portului sovietic Batumi. Și el a fost confiscat de URSS. În afară de cele trei submarine, în ultimii doi ani de război, marina românească a mai avut încă cinci submarine pitic din clasa CB, construite în Italia. Doar două au fost însă operaționale și au executat misiuni de recunoaștere. Și ele au fost luate și folosite de Uniunea Sovietică până la sfârșitul războiului, când au fost apoi demontate pentru piese.

Prof. Elena Ichim