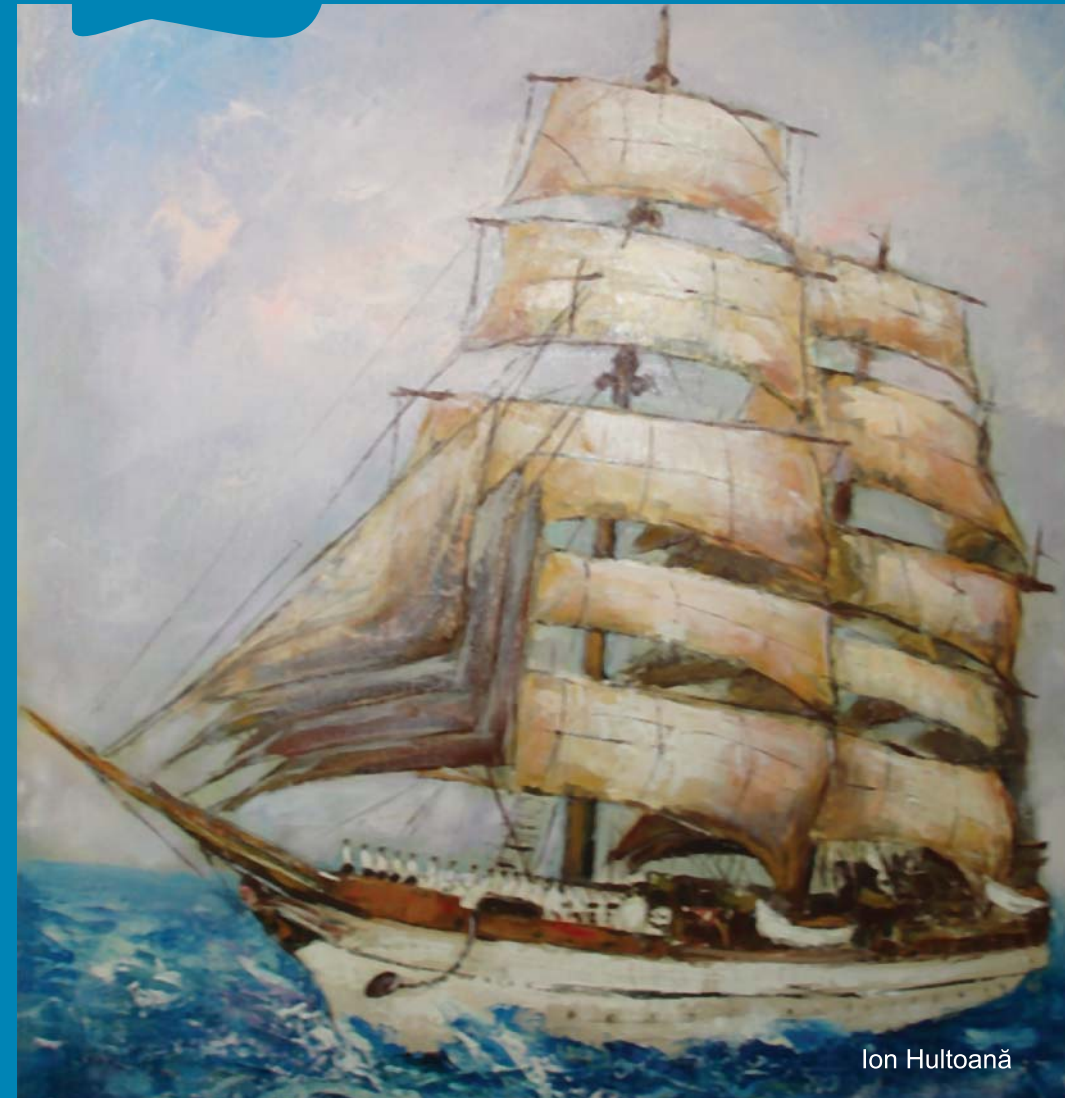


MAREA NOASTRĂ

pentru tineret **Nr. 1**

Serie nouă

Octombrie-Noiembrie-Decemberie 2007



Ion Hultoană

COLEGIU DE REDACȚIE

PREȘEDINTE DE ONOARE: Mihnea Bolintineanu

REDACTOR ȘEF: Augustin Macarie

REDACTORI: Oana Duță, Daniela Micu, Cristian Balint, Laurențiu Macarie Manuel

RESPONSABIL DE NUMĂR: Oana Duță

ISSN: 1454-3176

Revistă editată de filiala București
Liga Navală Română - careul tineretului

Cuvânt de înainte

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ a luat ființă în 1927 în baza L. 21/1924 și a obținut calitatea de „Persoana morală și juridică” în 1928.

Primul președinte al L.N.R. în 1928 a fost Generalul Paul Anghelescu, Ministru de Război din acel timp. În anul 1933 însuși Carol al II lea a fost ales și a acceptat să fie Președintele activ al L.N.R.. După abdicarea sa, funcția s-a transmis urmașului său, Regele Mihai I. Spre sfârșitul anului 1947 funcția a fost preluată de Amiralul Nicolae Păiș.

Cu timpul Liga Navală Română s-a dezvoltat astfel că în 1942 a ajuns să dețină 42 filiale pe întreg teritoriul țării. După instaurarea regimului comunist în 1947, Ministerul Justiției dispune printr-o decizie ministerială desființarea tuturor organizațiilor de acest fel, asociații sau fundații. Cu toate greutățile întâmpinate L.N.R. a reușit să răzbată prin negura timpului.

La ora actuală Liga Navală are deschise 11 filiale și trei „careuri”- Careul Marinarilor Seniori Veterani; Careul Doamnelor; Careul Tineretului.

Careul Tineretului a luat ființă în anul 2007 și este format din elevi, studenți, debutanți din toate domeniile de activitate cum ar fi: artiști plastici, jurnaliști, meteorologi, juriști, sportivi, etc.

Acest careu a reluat pentru a treia oară inițiativa publicării seriei noi a revistei „Marea Noastră - pentru tineret” sub coordonarea Comandantului de cursă lungă Mihnea Bolintineanu.

Toate cele șase publicații ale Ligii Navale salută inițiativa celor ce fac parte din Careul Tineretului dorind revistei:

“BUN CART-ÎNAINTE!”

Ing.Ilarion Barbu

Insula Șerpilor

Despre aceasta rocă, accident natural în vestul M. Negre, s-a scris mult în ultimii zece ani.

Au scris și cunosători, dar și „lăutari” (după ureche).

Dl. Dr. Pădurean Dominuț a dedicat locului o voluminoasă și valoroasă lucrare, pentru care, ca ofițer implicat profesional cândva în problemă, îl admir. Insula Șerpilor a fost, dar nu mai e a României (ca multe alte teritorii).

Despre Insula Sahalin, românească și aflată într-o perpetuă transformare teritorială, nu scrie nimeni, deși ar fi de spus lucruri interesante.

Apetitul de a scrie despre I. Șerpilor a pornit de la aceea că, ea reprezintă „cuiul lui Pepelea” în negocierile romano-ucrainiene privind delimitarea spațiilor maritime între cele două țări. Negocieri se poartă de regulă între părți sau persoane de onoare. Slavii pot fi persoane de onoare. Nominalizez doi, Puskin poetul (vezi poezia Smerti Poeta a lui Lermontov), dar și pe locotenentul care a îndrăznit în timpul Războiului din 1877-1878 să atace cu șalupa sa torpiloare escadra otomană de la Sulina.

Ca Părți însă onoarea dispare în fața ordinului politic al guvernărilor, care încălcând orice normă de drept internațional, realism și bunăvoință vor să răpească de la alții cât mai mult pentru țara lor. Exemple sunt nenumărate în tulburata noastră istorie.

Risipa tușului de tipar în problematica I. Șerpilor a fost generată de semnarea în 1997 a Tratatului cu Ucraina, care a defavorizat flagrant România. Ca ofițer l-aș denumi trădător. Sentimental, demn de jale; economic, dezastruos; politic, incalificabil; diplomatic, tare discutabil; marinărește, cu gândul la cei care l-au semnat... nu suportă hârtia. Ar roșii toată fauna din vestul M. Negre, iar virginele sirene s-ar transforma în Bacante.

Iată dar o ironie a istoriei: români de la vârf, ajută conștient Ucraina, pusă pe față sau discret Moscovei, să îndeplinească unul din punctele Testamentului lui Petru cel Mare: „Să ne extindem permanent spre sud, în lungul M. Negre”.

Tratatul din 1997. obliga Parțile să negocieze un Tratat de Frontieră și un acord privind delimitarea spațiilor maritime dintre cele două state.



După repetate întâlniri ale reprezentanților părților, desfășurate pe perioada a câțiva ani, Tratatul de Frontieră a fost ratificat. El nu rezolvă însă apartenența ostroavelor românești de pe Brațul Chilia răpite de sovietici în toamna anului 1940 și moștenite după 50 de ani de Ucraina.

Acordul privind delimitarea spațiilor maritime îndelung negociate pe perioada a mai mulți ani, a ajuns în impas datorită pretențiilor aberante ale Ucrainei, de a se afecta platou continental I. Șerpilor, în defavorizare flagrantă a drepturilor justificate ale României în acest areal.

Așteptam soluția organismului internațional specializat, sperând că va face lumina în domeniu ca și în alte

cazuri. Acțiune complexă cu pronunțare în timp. Succint, aceasta este implicarea I. Șerpilor în problematica intereselor României pe ape. Celor interesați suplimentar în domeniu le sugerez parcurgerea articolului „I. Șerpilor – un copil abandonat –” Revista Marea Noastră, nr. I ianuarie-martie 2002, în care am prezentat un scurt istoric al apartenenței insulei, prezența românească pe ea și cum încearcă Ucraina să o exploateze în defavoarea noastră.

– Va urma –

*Cdor. Rez. I. D. Toader
Președintele Filialei București L.N.R.*

ASTRONOMIA NAUTICĂ

- SCURT ISTORIC -

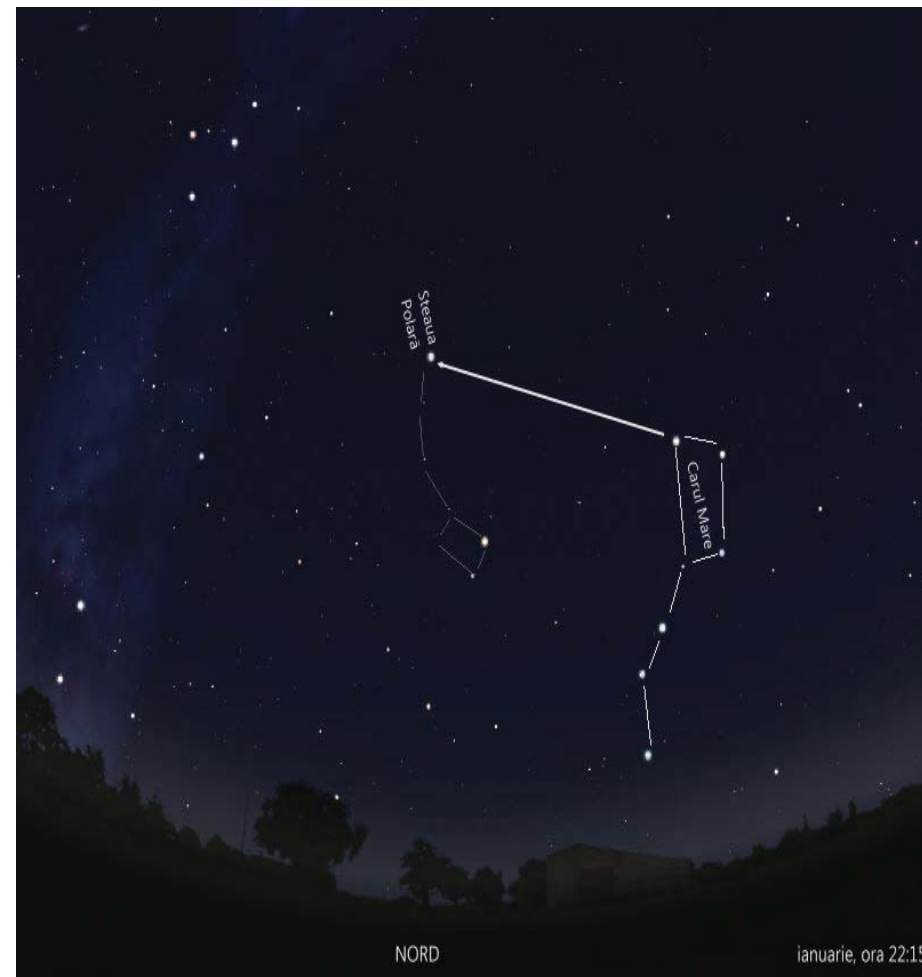
Pentru a înțelege mai bine ce înseamnă astronomia îmi voi permite să încep scurtul istoric prin a da definiția acestei științe: Astronomia studiază materia din univers, mișcările, structura și evoluția corpurilor cerești, a sistemelor formate de acestea, precum și universul luat ca un întreg.

Astronomia nautică s-a născut pe corăbiile din antichitate, s-a dezvoltat la bordul navelor cu vele în epoca marilor descoperiri geografice, iar astăzi ea constituie baza de realizare a aparaturii nautice moderne.

Dezvoltarea astronomiei nautice începe să se contureze abia la începutul sec. al XV-lea odată cu dezvoltarea comerțului. În acea perioadă navele erau cârmuite cu ajutorul ramelor sau cu ajutorul vântului, iar singurele călăuze fiind farurile de coastă și Steaua Polară ce indică nordul. Călătoriile lui Columb și Vasco da Gama au dovedit definitiv că Pământul este rotund și pentru prima oară s-au folosit noțiunile de longitudine și latitudine.

Apar, cum era și firesc metode de calcul a latitudinii, utilizându-se însă instrumente rudimentare care dădeau erori foarte mari. Calculul longitudinii devine posibil abia în anul 1763, când Euler elaborează teoria mișcării Lunii. Secolul al XVIII-lea marchează o nouă epocă de avânt pentru astronomie. În anii 1730-1731 se realiza sextantul, instrument precis și comod cu care se măsoară înălțimile astrilor. Evenimentul cel mai important pentru navigație este invenția în anul 1761 a cronometrului care permite calculul longitudinii cu mare precizie, dar separat de calculul latitudinii. Meritul rezolvării acestei probleme a revenit secolului al XIX-lea.

În anul 1875 Marcq de Saint Hillaire elaborează teoria dreptei de înălțime și procedeul grafic de determinare simultană a latitudinii și longitudinii care constituie întreaga bază a astronomiei nautice moderne. De atunci s-au schimbat doar procedeele de calcul în scopul reducerii timpului și a simplificării operațiilor. Apariția radio astrono-



miei și a mai multor procedee radiotehnice cum ar fi radiogonometria, radio locația, precum și navigația cu ajutorul sateliților nu vor duce la dispariția astronomiei nautice. Metodele enumerate de mai sus sunt însă legate de buna funcționare a unor generatori electrici. Așa cum compasul

giroscopic nu a reușit să elimine de la bordul navelor compasul magnetic, este de presupus că nici noile metode pentru determinarea punctului navei nu vor elimina pe cele astronomice.

*Comandor Rez.
Macarie Teodor*

Constelații folosite în navigație

Ursa Mare sau **Carul Mare** este alcătuită din șapte stele mai strălucitoare dintre care patru (**Dubhe, Merak, Phecda, Megrez**) alcătuiesc roțile, iar alte trei (**Alioth, Mizar, Benetnasch**) alcătuiesc oiștea. Cele șapte stele nu se deosebesc mult ca strălucire. În timpul nopților cu vizibilitate bună, lângă **Mizar** se observă steaua **Alcor**. Recunoașterea stelei **Alcor** este un criteriu de verificare a vederii și era în trecut o condiție pentru cei care alegeau profesia de navigator.

Ursa Mare este o constelație de bază folosită în identificarea stelelor metoda aliniamentelor.

– *Va urma* –

*Comandor Rez.
Macarie Teodor*

Să ne cunoaștem planeta - atmosfera -

Întreaga activitate zilnică a omului, este influențată de schimbările care se petrec zilnic în cuprinsul atmosferei, acest manșon imens ce învâluie Pământul și pe care oamenii de știință îl mai denumesc și *ocean aerian* (prin analogie cu invelișul lichid al planetei). Atmosfera este obiectul de studiu al meteorologiei și reprezintă după majoritatea cercetătorilor, o consecință a proceselor complexe ce au avut loc în cuprinsul materiei cosmice din care s-a format, fiind de fapt un rest al materiei gazoase din care era alcătuit la început Pământul. Atmosfera terestră nu numai că întreține viața pe planeta noastră, dar face posibilă păstrarea și redistribuirea căldurii și umezelii, producerea și propagarea fenomenelor luminoase, acustice și meteorologice din cuprinsul său. **Temperatura aerului** este un element meteorologic de o maximă importanță în caracterizarea climatică a unei regiuni. Asemenea oricărui corp din natură, *aerul* are în orice moment o cantitate de căldură înmagazinată. Această cantitate de căldură pe care o deține și care este oscilatorie dar, uneori putând rămâne constantă, este o



formă a energiei ce poartă numele de temperatură. În diferite situații aerul poate capta o cantitate mai mare de căldură, ducând la o creștere a temperaturii sale, sau, dimpotrivă, poate pierde o cantitate de căldură, ducând la o răcire a sa. Având în vedere marea instabilitate a aerului atmosferic, mereu va avea loc un schimb de căldură, orientat de la aerul mai cald spre cel mai rece. **Cum se încălzește aerul?** Principala sursă de încălzire a aerului este Soarele. Însă, aerul nu se încălzește direct de la razele Soarelui decât într-o măsură foarte mică. Fiind transparent, el este străbătut de razele solare, care vor încălzi scoarța Pământului, care, la

rândul său, va radia căldură, încălzind astfel aerul. Există, astfel, între scoarța terestră și aer un permanent schimb de energie calorică. Dar, din cauza structurii foarte diferite a suprafeței terestre (relief, grad de acoperire cu vegetație, compoziție etc.), aceasta se încălzește inegal. Odată cu creșterea înălțimii, temperatura scade la fiecare 100 de metri cu 0,6°C, la care se mai adaugă și circulația mult mai activă a aerului în altitudine. O suprafață de teren ce conține un sol pietros sau nisipos se încălzește mult mai repede decât o altă suprafață acoperită de vegetație. Apoi, spre deosebire de uscat, apa totdeauna se încălzește și se răcește mai greu. Ca urmare a

amestecului turbulent la care este supusă, cât și a gradului său de transparență, apa se va încălzi mai lent, în timp ce solul, fiind solid și opac, transmite căldura spre interior prin conductibilitatea termică. Temperatura aerului va fi influențată și de toți acești factori, căci ea depinde de căldura iradiată de Pământ.

Stratul de aer ce se încălzește începe să-și schimbe proprietățile: devine mai ușor, se rarefiază, având, ca urmare, o tendință de ascensiune. Locul său este luat de aerul mai rece. Așa se explică în parte și modul de încălzire a straturilor de aer de la înălțimi mai mari. Noaptea, suprafața terestră începe să se răcească din ce în ce mai mult. La fel și aerul din imediata apropiere a solului, producându-se răcirea nocturnă. Este de remarcat faptul că atunci când cerul este mai senin, răcirea nocturnă se produce cu o intensitate mai mare, deoarece aerul cald nu întâlnește nici o piedică în ascensiunea sa. Când, însă, cerul este complet acoperit de nori, ce se găsesc la altitudine mai mică, aceștia vor împiedica ascensiunea aerului cald, menținându-l un timp mai îndelungat deasupra scoarței terestre. Iată, deci, că oriunde ne-am afla, la munte, la mare sau la câmpie, nopțile senine sunt mult mai răcoroase decât nopțile cu o nebulozitate accentuată.

Dana Elena Chivu

Inventatori români - Anghel Saligny - (1854 - 1925)

Seria dedicată inventatorilor români va începe cu prezentarea renumitului om de știință și inginer constructor român, Anghel Saligny profesor la Școala Națională de Poduri și Șosele, dar și membru al Academiei Române.

Motivul alegerii este simplu. Cred că nu este român care să nu fi văzut podul de peste Dunăre proiectat și construit de acest inventator. Inginer constructor, Academician, Ministru și pedagog român, este considerat unul dintre pionierii tehnicii mondiale în proiectarea și construcția podurilor și silozurilor cu structură metalică, respectiv de beton armat, unul dintre întemeietorii ingineriei românești. Anghel Saligny s-a remarcat prin folosirea prefabricatelor de beton, toate în premieră mondială. Astfel, în anul 1882 a proiectat și construit podurile de cale ferată de pe linia Adjud - Tg. Ocna și podul dublu de șosea și cale ferată de pe Siret, la Cosmești, care l-a consacrat în domeniul ingineriei construcțiilor, iar între 1884-1889 a lucrat la construcția

Marea Noastr^a



docurilor și depozitelor de la Galați și Brăila, venind cu soluții originale.

Lucrarea lui cea mai importantă și cea mai cunoscută, este proiectarea în 1888, urmată apoi de construcția între 1890-1895 a podului de peste Dunăre de la Cernavodă, care reprezenta la acea vreme cel mai lung pod din Europa. Proiectul întocmit de Anghel Saligny aducea două mari inovații în construcția de poduri: sistemul nou de grinzi cu console concepute pentru suprastructura podului și folosirea oțelului moale ca material de construcție pentru poduri.

Printre lucrările lui Saligny se numără linia de cale ferată Tg Jiu-Filiaș, tunelul de cale ferată din Valea Mostiștei, portul Ramadan (Giurgiu). Între 1907 și 1916 a fost Președintele Academiei Române.

Ana Maria Endes

“Tinerete fără bătrânețe” și viață după moarte

În anul 1994, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost coorganizatoare, împreună cu Academia Oamenilor de Știință din România și Institutul de Astronomie al Academiei Române a primului simpozion Național de „Astronomie în cultură” Este vorba de un domeniu științific pluri-disciplinar, propus de savanții englezi de la Leicester University și extins, prin contribuția cercetătorilor români, la toate manifestările omenești care fac legătura între cer și pământ, între veșnicie și efemer.

Constanța este singurul oraș din țară care posedă două „Planetarii” și care pregăsește în masă profesioniști în folosirea cunoștințelor astronomice, iar Academia Navală posedă jumătate din acest patrimoniu material și intelectual (are un planetariu și lasă restanțieri pe cei ce nu știu Astronomie Nautică).

În anul următor, România însăși a fost aleasă organizatoare a Congresului Societății Europene de Astronomie în cultură, datorită vestigiilor de arheo-astronomie (sanctualele – aparate de măsură de la Sarmisegetuza

Regia, cadranul solar găsit la Cumpăna, jud. Constanța, etc.) și o mare zestre filosofică, în folclor și în creația cultă, privind relația omului cu timpul, cu încercarea de a-l ține pe loc, readucându-l mereu la zero.

Acesta-i sensul „aniversărilor”, strădania de a face abstracție de timpul scurs și de a o relua mereu de la început, preocuparea de a celebra în fiecare an la date fixe sau variabile, evenimente cosmice (sorstițiile),

religioase (Nașterea Domnului), sociale (căsătoria, absolvirea facultății) etc. în încercare de a crea impresia că timpul stă pe loc. Și dacă restul populației este „profană” în măsura scurgerii timpului, noi marinarii suntem „profesioniștii”. Așa se face că, Promoția de ofițeri de marină 1959, a Școlii Superioare de Ofițeri de Marină din Constanța, veșnic tânără, a inovat în domeniul aniversărilor, trecând de la aniversarea absolvirii la

fiecare cinci ani, la aniversarea anuală a câte unui eveniment din viața promoției. Astfel, în 2004 s-au aniversat 45 de ani de la absolvire și s-a ales ca naș al promoției Comandorul Aurel Popa; în anul 2005 s-au aniversat 50 de ani de la admitere în Școala de Ofițeri (pe atunci durata studiilor era de patru ani) și cu această ocazie, care seamănă cu o „nuntă de aur”, promoția și-a ales ca patron pe „Căpitanul de Rangul I Nicolae Milu”, fostul



Ana-Maria Vasilescu

Comandant al Școlii, trecându-l în acest fel la „viață după moarte”; a fost evocat ca „moașe marinărească” maestrul Nicolae Miu, șeful de echipaj de pe Nava Școlară Mircea, „ofițer al stării civile” fiind Comandorul Dumitru Făină; în 2007 s-a aniversat jumătate de secol de la înbarcarea pe navele de luptă, ocazie cu care am supravegheat cu mare exigență manevra de plecare în voiajul de instrucție a navei școală Mircea.

Vă așteptăm în fiecare an cu noutăți din viața Promoției „Cpt. Rg. I Nicolae Milu” și, dacă aveți răbdare, în 2057 veți citi un nou reportaj jubiliar.

Emilian I. Munteanu



Aventuri pe mare

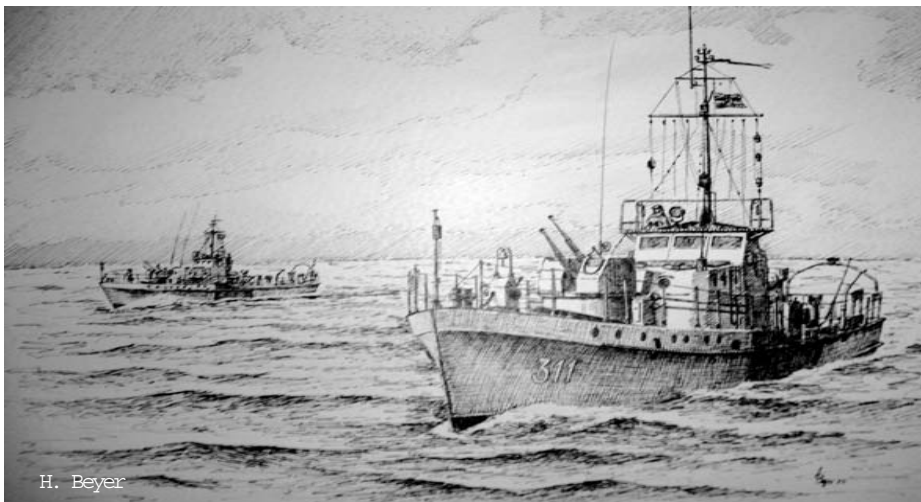
...Este Turneul final al campionatului mondial din America. Suntem în Arabia Saudită la Jedah. Nu avem voie să călcăm pe pământul sfânt pe motiv că suntem comuniști. Dar asta nu contează, stăm la pupa și savurăm o votcă rece și povestim încântați de meci. La un moment dat ofițerul de pază, saudit, vine la noi și ne întreabă ce bem. Răspunsul bucătarului, prompt: „ceai românesc”. Vrea și el. Dăm din colț în colț și îi punem un pahar până la urmă. Îl ia, pleacă și începem să ne facem probleme. A doua zi, vine, cu o sticlă de 2,5 l, i-a plăcut, mai vrea „ceai românesc”. Am primit aprobarea să mergem în oraș datorită modului în care a jucat echipa României. În oraș lumea striga la noi Hagi! Hagi!... Ambasada României ar fi putut să se dea și peste cap și tot nu ar fi putut realiza așa ceva.

...Viața de marină este frumoasă dar și periculoasă.

Am plecat, în căutare de un salariu mai bun la alte companii străine, ajungând la un moment dat la una din Cipru. Cu toate că fusesem avertizat că au nave foarte vechi, mi-am încercat șansa. M-am îmbarcat la Odessa (Ucraina) pe 21 decembrie și am plecat spre Gent (Belgia) pe 17 ianuarie. Aveam funcția de ofițer III și ofițer II punte, răspunzând de navigație și de salvare. La o simplă verificare am descoperit că nu există nici o plută de salvare pneumatică în stare de funcționare, suportii bărcilor de salvare erau foarte ruginiți iar tot ce însemna roată dințată era ancrasată dar umplută până la refuz cu vasilină. Când îi întrebam pe cei mai „bătrâni” de la bord dacă au văzut mișcate bărcile, ridicau din umeri. De la „tânărul” meu comandant grec, în vârstă de 72 ani, foarte jovial de altfel, n-am scos decât glume pe seama lor. Menționez că această perioadă este dificilă din punct

de vedere al navigației, fiind perioada de furtuni pe Marea Neagră, Mediterană, Oceanul Atlantic, mai ales în Golful Biscaia până la Canalul Mânecii.

Din prima zi s-a oprit motorul și am ținut-o tot așa permanent cu două la patru ore de derivă pe zi până la Golful Biscaya. Dacă te prinde o furtună și ești în derivă șansele de a nu te scufunda sunt foarte mici. Am avut noroc și n-am prins decât puțină hulă în Mediterana în dreptul Italiei și atunci au fost mari emoții, balansul în hulă fiind la un moment dat foarte mare. Stăteam cu toate actele pregătite într-o pungă sigilată și săream ca ars în momentul opririi motorului, pregătiți pentru orice. Datele meteo despre Golful Biscaia erau groaznice, iar traversarea se face în două zile, așa că eram toți cu inima cât un purice. Am trecut pe o mare calmă, timp de două zile nu s-a oprit motorul, în fața noastră și în spatele nostru erau S.O.S.-uri de la nave care erau în pericol în furtună! Am avut noroc cu carul! Am ajuns în Gent, unde, la controlul



autorităților portuare, am fost admenostat că n-am actualizat hărțile cu pozițiile geamandurilor puse recent și transmise prin avize. – Cum nu le-am actualizat! – și le-am arătat geamandura pe uscat, acolo unde venea pe harta mea, hartă făcută în 1962, an în care nici măcar nu mă născusem. M-au pus să le arunc și armatorul a fost obligat să cumpere altele noi. Au vrut să vadă cum coborâm bărcile la apă! Când am vrut să coborâm una, s-a rupt postamentul și a căzut barca la apă. Au rămas cu gura căscată și apoi ne-au întrebat dacă totuși motorul pornește. Comandantul era convins de acest lucru, așa că după o oră au trimis Garda de coastă după barcă, deoarece o luase curentul și o ducea în larg, cei din barcă fiind disperăți.

Da, nava a fost arestată și pusă la punct în mare parte.

Laurențiu Macarie

- Cart**
- serviciu la bord organizat pe schimburi din patru ore;
 - sector de 11 grade reprezentând una din cele 32 diviziuni ale orizontului vizibil (are forma de cerc)
- Cartul câinelui**
- cartul de la miezul nopții, între orele 0⁰⁰-4⁰⁰;
- Cartul de dimineață**
- serviciul la bord între orele 4-8;
- Babord**
- partea stângă a unui mijloc de navigație, privit din partea din spate a navei;
- Tribord**
- partea dreaptă a navei;

Primul ajutor în caz de înec

Înecul presupune asfixierea, cauzată de umplerea căilor respiratorii cu apă sau alt lichid. Pentru acordarea primului ajutor ai la dispoziție maximum 4-5 minute. Dacă victima și-a pierdut cunoștința, respirația artificială trebuie începută imediat.

Indiferent cărui fapt se datorează înecul, din punct de vedere fiziologic întâi se instalează stopul cardiac.

În cazul înecului în apă de râu, apa pătrunde foarte repede prin plămâni în vasele de sânge, provocând hemoliza (distrugerea elementelor componente ale sângelui) iar reanimarea trebuie începută imediat, fără a pierde timpul cu eliberarea căilor respiratorii de apă. După reanimarea cu succes, victima trebuie internată de urgență.

La înecul în mare, apa rămâne în căile respiratorii și plămâni, extrăgându-se apa din sânge și țesuturi, prin diluare și echilibrarea presiunii osmotice. Astfel, trebuie eliberate cât mai urgent căile respiratorii și de-abia după aceea se face respirația artificială și masajul cardiac. După reanimare, victima are nevoie de lichide calde.

Cel mai mare pericol pentru persoana ce dorește să salveze un om de la înec apare în momentul în care victima te-a prins în ceea ce se poate numi „îmbrățișarea morții”.

O persoană în aceste momente își pierde modul rațional de a gândi, încarcă puteri necunoscute și dacă ești prins de ea, poți fi considerat ca și mort. Trebuie să ajungi în spatele victimei și să o prinzi de gât, sau de păr, în asemenea mod încât să nu aibe nici o posibilitate de a te immobiliza. Dacă totuși te agață, trebuie să te scufunzi cât mai repede și să tragi persoana după tine. Din instinct ea te v-a lăsa imediat liber, sau se v-a aplica victimei o lovitură în abdomen. În momentul deplasării victima v-a trebui susținută și nu trasă după tine, deoarece când vede că plutește, aceasta, se liniștește și v-a încerca să colaboreze.

La mal, victima se așază cu fața în sus, se eliberează căile respiratorii și se evaluează funcțiile vitale apoi se încearcă eliminarea lichidului prin exercitarea unor presiuni consecutive asupra abdomenului (metoda Heimlich).

Chiar dacă după metodele de prim ajutor, victima pare să fie în regulă, aceasta trebuie să fie consultată de un medic, pentru a se evita așa-numitul înec secundar-edemul pulmonar, insuficiența respiratorie, oprirea respirației sau a inimii.

Dct. Laura Mihaela Rusu

Știați că?

După cum arată datele geografice, America de Sud deține recordul în materie de capitale situate la mare altitudine.

În fruntea ierarhiei: orașul La Paz, capitala administrativă a Boliviei, care se află la 3.700-3.800 m altitudine, iar noile sale cartiere au fost construite până la 4.100 m pe platoul înalt, Altiplano. Aici se găsește și aeroportul internațional EL Alto, situat la cea mai mare altitudine din lume (4.100 m).

Tot în America de sud, capitala Ecuadorului, Quito, se află la 2.850 m altitudine, iar orașul Bogota, capitala Columbiei, la 2.640 m.

În America de Nord, Ciudad de Mexico atinge cota de 2.282 m.

Pe continentul african, capitala Etiopiei, Adus Abeba, se află la 2.552 m, iar cea Keniană, Nairobi, la 1.675 m.

În Asia, orașul Ulan Bator, capitala Mongoliei, are o latitudine de 2.257 m, iar Katmandu (Nepal) de 1.302 m.

Pe bătrânul nostru continent cea mai înaltă capitală este Andora la Vela (1.080 m), a micului principat Andora.



Ana Rusu

Localități situate sub nivelul mării

Ierhion

- situat în Valea Iordanului, la 10Km nord de Marea Moartă se află la 250 m sub nivelul mării;

Tiberiada

-oraș situat pe malul lacului cu același nume se află sub nivelul mării la 212 m;

Astrahan

- regiune rusească ce se află la 10 m sub nivelul mării;

Volgograd

- localitate rusească ce se află la 10 m sub nivelul mării;

Baku

- capitala Azerbaidjanului situată la 0 m de nivelul mării.

*Cules de
Daisa Ernest*



Ana Rusu

Tineri membri ai L.N.R. filiala București - careul tineretului - Vișan Georgiana - Mădălina

Copil iubitor de sport s-a apucat de Karate la vârsta de opt ani în cadrul clubului **Italo-București** sub îndrumarea antrenorei Popescu Corina.

În februarie 2005 a luat sfârșit primul examen de centură gradul 6 Kyu iar anul acesta a ajuns la centura verde-albastră gradul 3 Kyu.

Între timp a participat la numeroase concursuri și cantonamente cum ar fi:

- **Cupa României** 14.05.2006 Karate Tradițional obținând locul I la proba demonstrativ Kumite;

- În 04.06.2006 a participat la **Campionatul Național de Karate Tradițional** obținând locul I la probele Circuit alergare obstacole și la Kumite demonstrativ perechi.

- Perioada 01.05.2006 a participat în Veneția- Italia la **Championship Node Venice Italia** obținând locul IV la Joc tehnic și locul V la proba Kumite demonstrativ perechi.

- În 08.06.2007 la **Cupa Primăverii** a obținut locul I la proba Non - Stop Kumite.

Ultima medalie de aur obținută este pe data 26.08.2007 în cadrul **Cupei Pietra Arsă** la proba Bun - Kai Kumite.

O așteptăm cu noi performanțe și noi medalii.



Artiști consacrați

Sculptorul Radu Aftenie



Chiar nefiind lingvist, neavând studii în lexicologie, cred că s-ar impune introducerea de noi termeni lingvistici în vorbirea curentă.

Mă refer, concret, la creația lui Radu Aftenie -” DANTELAR” în cel mai bun sens al cuvântului, alături de dantelărese (Lyon, Bruges, Marsilia), al bronzului, metal atât de nobil.

În antichitate, grecii spuneau: „Bronzul rămâne, aurul dispare”.

În creațiile lui Aftenie se pare că există o simbioză alchimistă între durabilitatea, perenitatea bronzului și strălucirea, valoarea aurului.

Artistul, precum un FAUR antic, regândește realitatea înconjurătoare, motivele abordate exultând de tînderea bine împlinită, în plan vizual - plastic, de reinterpretare a Universului, a tuturor componentelor sale, organizate în registre perceptive de o maximă vibrație.

Reinterpretările naturii și ale corpului uman găsesc materializări, cât se poate de originale în lucrările lui Radu Aftenie, fiecare sintagmă a sa, îndelung gândită, inedit elaborată și materializată, în bronz, fiind în fond o reușită, o confirmare a vocației demiurgice, pe care plasticianul o deține cu prisosință.

Bronzul a reprezentat o vastă epocă în istorie, dar, actualmente Radu Aftenie îi conferă noi și nebănuite valențe.

Critic de artă
Dragoș Ciobanu



Radu Aftenie

Ziua Marinei în România

Având fericita ocazie de a primi o invitație la Ziua Marinei Române, la cea de a 105 a aniversare, am consemnat o serie de realizări importante despre această zi deosebită și semnificația sa.

La prima aniversare a Marinei din anul 1902, Marea Neagră, nu mai era o „Mare turcească”, iar România era stat independent încă din anul 1877, dar era o țară mică; însă tradiția marinărească a românilor, s-a etalat progresiv cu toată puterea sa, în ciuda multor greutăți de tot felul.

De atunci, Marina Română comercială și militară, s-a dezvoltat după nevoile și posibilitățile țării.

Odată cu Marea Unire din anul 1918 și formarea României Mari, Marina Română a cunoscut o promovare deosebită prin achiziții de nave noi, crescând astfel potențialul său de apărare.

În timpul celui de-al doilea Război Mondial, singura Marină din Marea Neagră, care alături de Germania s-a opus U.R.S.S-ului, a fost Marina Militară Română, care prin acțiunile sale de eroism, a obținut multe succese.

În perioada septembrie 1944, sovieticii au confiscat toate navele

militare ale României, fiind perioada cea mai sumbră din istoria Marinei Române. În mai 1955 țara a fost forțată să semneze Pactul de la Varșovia prin care Marea Neagră devenea „Mare rusească”. Sub diferite conduceri ulterioare, Marina Română civilă a fost dotată cu diferite nave comerciale, iar Marina Militară a fost dotată cu ceea ce ne ofereau sovieticii și abia după anul 1982, Marina Militară a fost dotată cu distrugătorul „Mărășești”, care acum este fregată și navă amiral a flotei române.

Lupta popoarelor europene și ajutorul dat de Statele Unite, a făcut ca în anul 1989, țările din zona de influență sovietică, să obțină libertatea, între care și România.

După anul 1995, marinarii militari români, care aveau de mult timp un renume ca buni și destoinici navigatori și luptători, au început să primească în portul militar Constanța vizite protocolare de amicitie, ale navelor militare ale Statelor Unite, din Flota a VI-a din Marea Mediterană, între care navele militare din Marea Britanie, Franța, Olanda, Italia, Germania, Turcia și Nava Amiral „La Salle” a flotei

Americane. În 1997 la Constanța a fost primită „Escadra NATO”, cu nave militare dotate cu cele mai noi tehnologii din domeniu naval-militar.

Această „escadră”, a desfășurat în Marea Neagră împreună cu Marina Militară Română o serie acțiuni specifice, din care militarii români au avut multe de învățat. Iată diferențele de situații petrecute în cei 105 ani, de când s-a sărbătorit prima dată Ziua Marinei. În 15 august 2007, la aniversarea celor 105 ani ai Mariei Române, ca participant la această mare sărbătoare, împreună cu întreaga asistență, pentru prima dată am respirat aerul libertății adus de briza mării, știind că în spatele nostru se află U.E. dar și N.A.T.O.

Însă în acest an la sărbătorirea Zilei Marine, toată asistența în frunte cu Președintele României am fost încrezători și liberi să înțelegem că în fața noastră această Mare Neagră aparține Europei, așa cum își doresc toate popoarele de pe continentul european.

Fie ca legăturile dintre Marea Neagră împreună cu mările adiacente din sudul Europei, să se dezvolte în

permanență în cadrul N.A.T.O. și sub conducerea Flotei a VI a Statelor Unite, în lupta comună împotriva terorismului și a unor inamici ascunși sau neprevăzuți, ca întreaga Europă să se bucure de pace.

*Maior Ing.
Ciocoreanu Dumitru*



„tefan Ovidiu Teodorescu



Dimitrie Tabei

74

Ucenicul trebuie să-și depășească maestrul

- Aurelia Ciobanu -

Puțini artiști tineri se orientează spre domenii pur artistice.

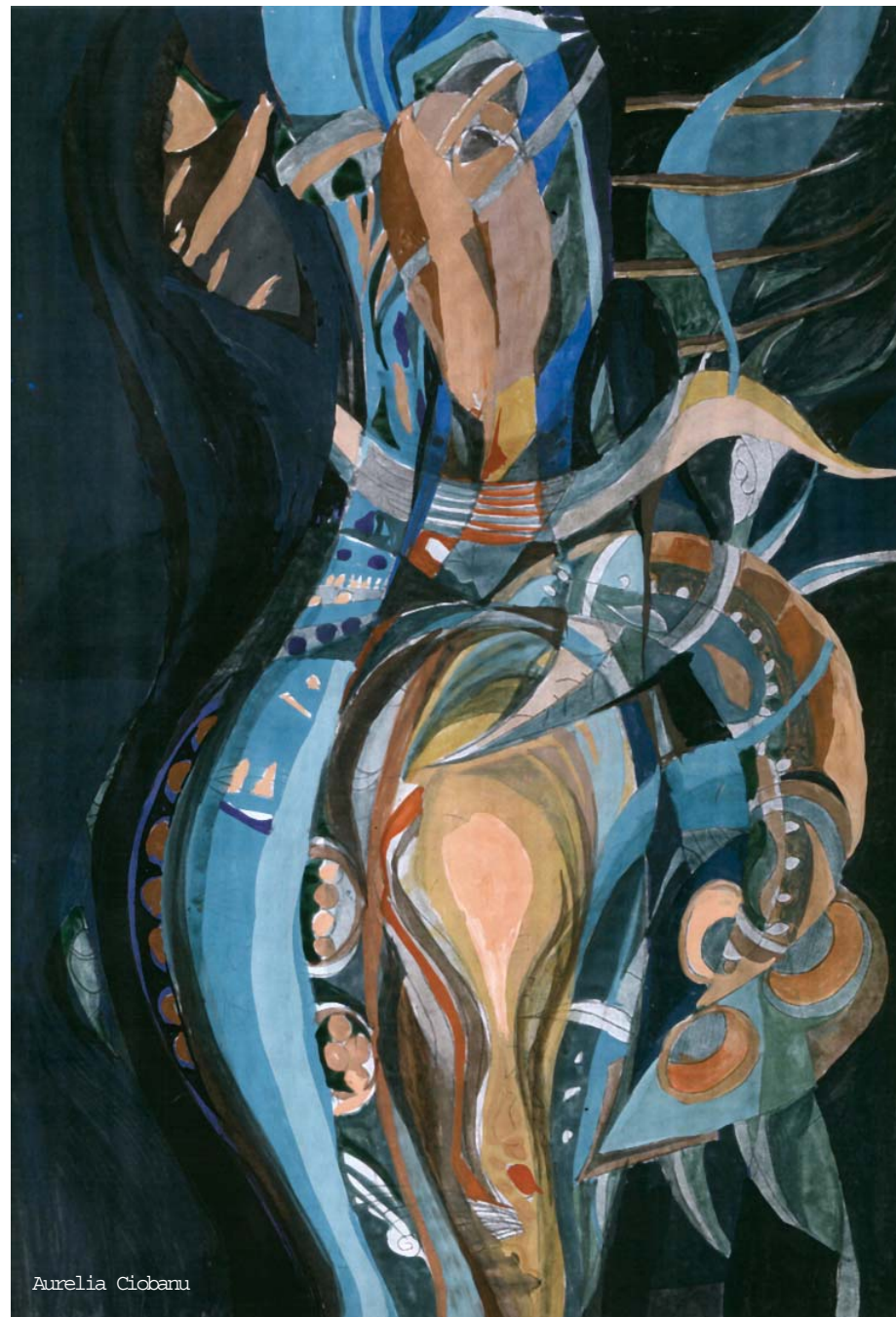
Am remarcat, cu plăcere, faptul că Aurelia Ciobanu, absolventă a Colegiului Constantin Brâncuși, din Craiova, actualmente studentă a Facultății de Teologie Ortodoxă „Patriarhul Justinian” membră a Fondului Plastic din România, prezintă un palmares absolut impresionant: Premiul I 2003 la Tabăra Internațională G. Apostu; diploma de merit la Târgul Sf. Petru și Pavel de la Muzeul Național al Satului „Dimitrie Gusti”. Până în 2007 artista, prezentă la Târgul Bucureștilor, la expoziția de icoane pe sticlă de la Brașov sau a culegerii de

lucrări abstract - moderne, de la Școala Americană, se confirmă drept ca având activități plastice cu totul definitorii.

Tânăra plasticiană înțelege să combine, la un mod armonios, simfonistic, ideea de concept și o gamă coloristică, cu aceea de sistem, de areal designatic, construit, drept real suport al propunerilor cromatice ale autoarei.

Totul are, în creația tinerei plasticiene, un gen de noutate, de bună intensitate plastică, de sondare și relevare, în plan pictural, al motivelor propuse.

*Critic de artă
Dragoș Ciobanu*



Aurelia Ciobanu

Naufragiul

Ești numai tu aici...
între corăbiile-acestea...
când naufragiul se tânguia
la picioarele tale
lipsindu-se de furia căpitanului
hotărât să trimită la moarte
rând pe rând, suflete...
de care s-a legat...
- furtună de furtună -

A fost lumea lor
pe care ai destrămat-o
cu plânsul tău...

ai întins eșarfa către el
spunându-i că nu ști cine ești...
după noaptea aceea
l-ai întrebat încă o dată:

"De unde te cunosc căpitane?
- și valul acesta rece!... -
De unde te cunosc?!..."

Balint Cristian

Port suspendat

De unde te știu căpitane
și cărei chemări îți răspund
stând pe corabia care
deocamdată nu vede pământ?!

Ascultă visata trădare
să știi nebuniei de leac
după datini
să-i dai dezlegare
ca trup într-un ochi descântat.

.....
Pierdute popoare
visezi căpitane
corăbii într-un port suspendat

Daniela Micu



Petre Verban

Sfârșit de ianuarie București 2002

seară de seară te-am cunoscut pe
stradă...
(dinspre Romană, spre Rosetti)...
îți știam ochii... neprivindu-ți chipul
pe-atunci

orașu-agitat prin care pășeam,
trecea pe lângă închipuirile
noastre...
neștiind nimic despre oameni

mai sus decât timpul eram...
privind fascinați
acoperișurile din Piața
Universității...

în urmă vitrinele
cu oameni... ca omul de azi,
cu imagini... cu prețuri...
cu statuile-n ghips...
aceeași neșansă a lumii
din care ieșeam fără noimă...

și eram atât de aproape pe drumul
acela
asfaltat între geamuri...
lumini... trecătorii grăbiți,
pe care trebuia să-i ferim...

splendid rătăcind în orașul acela
din care am fi fugit
dacă ne nășteam mai devreme...
dar... pășeam pe-același trotuar
ca și ei!

oameni ca mine... ca tine...
și laolaltă... ca voi...

Balint Cristian



Ion Hulțoan^a

Cine mai știe

ce sunt
de unde-ai plecat
când azi ne-ntâlnim
pe aceeași culoare
a unei table de șah
niciodată de zei jucat
sub ăst soare?

Ce știi tu
simt doar eu
e un fel de-a-nțelege
o lume cu regi și vasali
pe un drum de la geam
la perete.

Cum suntem acum
vom fi fost
în rest doar lucruri mărunte
de asta le știm pe derost
Nu plâng. În mine se râde.

Daniela Micu

SPIRITUL TRADIȚIEI MARINĂREȘTI

– *Domnule contraamiral, în ce idee a fost înființată Liga Navală Română?*

– Încă din 13 martie 1927, când un comitet de inițiativă format din viceamiralul Vasile Scodrea, contraamiralul Ioan Coandă, profesorul universitar Marin Ștefănescu, comandorul Ion Negulescu și Mihai Negru a hotărât întemeierea acesteia și lansarea unui apel către presă.

Conform apelului, Liga Navală Română era destinată să înlesnească mijloacele pentru înfăptuirea cât mai grabnică a programului naval al flotei naționale. Un an mai târziu, în martie 1928, Liga capătă personalitate morală și juridică. Atunci s-a adoptat un statut, precum și actul constitutiv. Desființată de comuniști, s-a reînființat la începutul lui 1990.

– *Ce valori promovează Liga Navală Română?*

– Liga este o organizație neguvernamentală, cu scopul de a menține spiritul marinăresc și de a apăra valorile pe apă ale României.

– *Cine poate fi membru al acestei organizații?*

– Din LNR poate face parte orice tânăr, practic orice cetățean al țării care recunoaște statutul organizației și este atras de această frumoasă viață a marinarilor, viața pe apă.- Sunt foarte mulți, în special tineri, care doresc să se înscrie. În ultimul timp, un grup de inițiativă din rândul lor a dorit să

înființeze chiar o subfilială și și-a propus să reia activitatea revistei Marea Noastră destinată tineretului. Această publicație a aparținut filialei din București, dar acum câțiva ani ea a fost transformată în Romania maritimă și fluvială. Liga are însă o publicație centrală denumită Marea noastră, fiind editată de filiala din Constanța.

– *În câte filiale își desfășură activitatea LNR?*

– Avem deja 11 filiale. În consiliul director al Ligii, președinții acestora fac parte ca membrii de drept în consiliul director național.

– *Care sunt actualele preocupări ale Ligii?*

– Edităm publicațiile pe care le-am amintit anterior, unde promovăm imaginea Marinei Române, dar avem și pagini dedicate memorialisticii, inițierii în navigația maritimă tradițională, pentru însuflarea pasiunii față de marinărie și menținerea spiritului tradițional marinăresc, transporturilor navale de ieri și de azi ale României, noutăților în domeniu și multe alte elemente interesante.

Important este că nu facem nici o diferență între marina militară și cea comercială.

– *Aveți relații de colaborare cu organizații similare din alte țări?*

– Desigur, Liga dispune de un departament de politică navală externă din care fac parte marinari cu

experiență, care au menținut excelente relații de colaborare, stabilite încă de vremea când erau ofițeri activi.

Cooperăm cu organizații similare din Portugalia, Marea Britanie, Italia, Turcia, Grecia, SUA etc.

– *Ce gânduri aveți pentru viitorul Ligii?*

– Liga Navală Română este alături de Marina Militară și cea comercială, este o asociație care sprijină acțiunile și inițiativele acestora. De exemplu, în anii 90, noi am susținut foarte mult ca reparațiile la Nava-școală Mircea să se efectueze în țară, la șantierul Naval Brăila. Am făcut apel către toate filialele pentru strângerea fondurilor necesare, o acțiune similară cu cea desfășurată, să zicem, pentru repararea Ateneului Român, deoarece noi considerăm această navă ca pe o

adeverată valoare de artă, de patrimoniu național... Susținem să se construiască încă o navă-școală care să preia ștabela lui Mircea atunci când va ieși la „pensiune”.

Dorim ca să avem continuitate în tradiția și spiritul marinăresc, valori care încep să se transmită încă din timpul uceniciei pe o asemenea navă velier. Dorim să întreprindem toate demersurile necesare pentru reluarea lucrărilor la canalul Dunăre-București. Capitala țării trebuie să devină port la Dunăre în configurația noii Europe.

Interviul a fost acordat de domnul contraamiral în rezervă Ioan Chiril, președintele LIGII NAVALE ROMANE

Maior Luigi Mihail Cojocaru



Gând...

Lovindu-mă de pietre
vor răsună pădurile cu râuri
uitând orașul acela mărunț
cu rădăcini cu tot
smulgând din mine
prieteni cu grijile lor...
amicii nerecunoscători,
părinții și frații...
și restul lor...
chiar și pe tine

să fug...

am să fug, iar pe drum
cinsti-voi cunoscuți de ocazie,
bețivi aberând am s-ascult
sucindu-mi glezna
între două dale
la întâmplare și ele...
din drumuri...
ca lumea din lumi...
șchiopătând până pe stânci
de unde lunecat în alt gând
voi fi râu tremurând,
în ochii tăi albaștri
atât de departe...
atât de în gând.

Cristian Balint

Vrei să fugi,
să uiți în munți
de patimi, de iluzii...
Dar n-ai să poți...

Te-am furat ție
nu într-o noapte ca în povești
și nu dintr-o întâmplare.

Verdele-albastru
e uneori
albastru crud.

Reneagă-mă,
ucide-mă cu pietre,
dar am să fiu tot acolo,
de mine te vei lovi
în lumea din lumi.

N-ai decât...
du-te!
dar cu tine mă iei
chiar dacă nu fac nici un pas.

Cine vei fi...

Naștere sau moarte îmi va fi
ce vei alege

Stăpân îmi dai,
sau mă vinzi.

Daniela Micu

Ne ocrotește poezia

Vânturați între flote civile vândute pe mai nimic și flote militare cumpărate cam grăbit, între navigația sufocantă de pe Dunăre și înăbușirea focurilor, în șantierele navale, marinarii și navetiștii tranziției din România încă mai au un licăr de speranță: cultura.

Adierile ei peste tăciunii aproape stinși ai vieții apelor pot stârni ambiții oneste de Critica literară din actuala tranziție spre neant, asurzită de creația „bojogului care răcnește” și cu

gusturile atrofiate de producția „scatofagică și pornografică” va fi aproape în imposibilitate de a clasifica producția rafinată și eterată a Doamnei Angela Macarie, printre producțiile demne să orneze gazetele literare de breaslă. Rămânem noi, cu vigoarea acțiunii în sânge, cu simțurile neatrofiate și cu dragostea de patrie intactă, să semnalăm, de exemplu, ce zice scriitorul militar Lt. Col. Liviu Vișan, cu maximă densitate și pătrundere: *Notațiile sentimentale se întâlnesc surprinzător cu meditații profunde, cu motive lirice existențiale, cu voluptatea rătăcirii în imaginar.* Găsim aceste cuvinte în postfața volumului „Revanșa Iluziei”, volum lansat anul acesta la Muzeul Militar Național. La acestea adăugăm observația unui om cărui nu-i scapă nici un act de cultură din capitala noastră, ziaristul Augustin



Ana Rusu

Macarie (nicio legătură de rudenie cu familia de marinari și artiști Macarie):... *trecând prin viață (copil, mamă, bunică, cetățean) cu ochi larg deschiși și dornică de înțelegere și de „lăsat urme” celor care vin, văd, aud, descoperă, gândește... din nevoia de comunicare, de mărturisire și mai ales, din marea iubire de oamenii și viață.* A-i reda Patriei vigoarea maritimă și fluvială strict necesară integrării în concertul mondial al națiunilor. Este un „serviciu de cart” pe care și l-a asumazt L.N.R., și pe care, poate v-a reuși să-l aducă la nivelul elevat care exista în perioada interbelică (cu vigurosul Jean Bart la timona culturii românești).

Filiala București a ligii, pe vremea când trăia iubitul nostru scriitor Jean

(Ion) Aramă, omul cu seva marinăriei injectată în vene și cu arta scriiturii probată timp de câteva decenii, înființase un premiu pentru literatură „Jean Bart”.

Tot sub bagheta de dirijor literar a lui Jean, fosta revistă Marea Noastră pentru tineret a publicat versurile unei „soții de marinar” și „mame de marinar”, Angela Macarie, unde simțul lui Jean s-a dovedit abil în a recunoaște filonul poetic autentic.

Aceste cuvinte le găsim în postfața volumului” Refugii în revenire” tot în acest an la Palatul Cercului Militar Național.

Fie-ne îngăduit să adăugăm, să recomandăm și propria noastră lectură marinărească. Atâta timp cât era martora plecării, întoarcerii de pe mare



Ana Rusu

a soțului, a fiului, poeta Angela Macarie scrie din poziția celor două zeițe romane Adeona, căreia i se aduceau jertfe la plecarea în călătorie pentru a-i ocroti pe marinari și adeona, căreia i se aduceau jertfe de mulțumire la sosire. Ba mai mult, în ambele ipostaze, ea era atât zeița cât și sacrificata.

*...am fost aici mereu
în preajmă pe mal,
tu ști...
Când vei pleca?
Când vei pleca?*

Născută și crescută la sfârșitul Dunării la obârșia mării, are în fibrele cele mai intime ale simțirii poetice, geografia, istoria și filosofia în care se mișcă oamenii apelor, cu tehnica lor, cu sărbătorile lor, cu dragostele lor lumești și patriotice. Creionată simplu dar viguros, găsim o dragă de lucru (deducem că la bara Sulina).

*...colos de oțel
cu muget de fiară
mușcă adâncul sub el.*

*Zornăie lanțuri,
Urcă potire, dansează,
Scuipă-n șalandră balastrul,
draghează.*

Ocrotită în egală măsură de Clio, care i-a dat simțul datoriei, de Euterpe, care i-a dat gingășia peisajului, de Calliope, care a învățat-o să recunoască eroii, iar ca instrumente de lucru vedește că este familiară cu profunzimile lui Eminescu și cu amuzamentul lingvistic al lui Topârceanu.

Suntem în prezența unei poete aflate în maturitatea creației; prin naștere și viață face intrinsec parte din spiritualitatea marinărească românească; sub aparența gingășiei se ascunde o voce extrem de puternică; o voce ce trebuie ascultată, trebuie răspândită sub ochii tineretului și care trebuie să facă parte din zestrea intelectuală a fiecărui marinar.

*Din partea noastră,
Bun cart peste tot!*

*Cdor. (retragere)
Emilian I. Munteanu - Magelatu*



Dana Chivu

Zbucium de larg

*Spic de ploaie, spic de vânt,
Geană neagră de mânăie,
Rupte bariere cad.
Tună glasuri de urgie
Monștrii volbură ridică
Cer ofrandă de genuni.*

*În lumina unui fulger,
Răstignită-n vârș, pe cer,
O nălucă, un catarg,
Alte fulgere brăzdează,
Trâmbe, răsturnând catarge,
Volte sumeșite-n van.*

*Vuiete-n răspântii cresc,
Rânjesc hăuri, jinduind
Prada turburelui val.
Brusc, stihii dispar în trapă.
În repaus, cer și apă,
Osteniți, se primenesc.
Păsări țărmlu își anină,
S-a întors cuminte-n dană
Nava, stoarsă de furtună*

Angela Macarie



Cornel Drăgan

In cart

*De pază-n șenal,
colos de oțel.
Cu muget de fiară
mușcă adâncul sub el.*

*Zornăie lanțuri,
urcă potire, dansează,
scuipă-n șalandă balastrul,
draghează.*

*Manevre,
Pe puntea curtată de vânt.
Comenzi, prin rafale, aleargă,
pătrund jos în cală,
în sală, capăt de frază.
Veghează,
alambicată inimă trează,
cuminte, întreg agregat
bate-n respire sacadat.*

*Pătrunde-n hublou,
din clocot ecou. E ora.
La bord, în tangaj,
urcă, pe scări de piscă,
schimbul de cart.
Preia în mișcare vacarmul
un nou echipaj.*



Lauren iu Macarie

*Trădează o rândunică,
țărmlu cureierat,
să-nscrie în preambul
inedit: râvna-n miraj.*

Angela Macarie

Luntrea

*A fost cândva, o luntre fermecată
Care-a pornit spre țara nimănu,
C-un cântăreț frumos ca o poveste
Și cunoscut doar cântecelor lui.*

*Și-ntr-un amurg strălucitor de vară
Ea s-a izbit de colțul unei stânci,
Iar cântărețul cunoscut de nimeni
S-a prăbușit în apele adânci*

*De atunci, de câte ori pornește-nu vas pe mare,
Un vuiet prinde-a spune în urma lui,
C-a fost, cândva, o luntre fermecată
Care-a pornit spre țara nimănu.*

Mircea Dăscălescu Mugur

Sonet

*O! De-am putea scoate din mare
Atâtea nave scufundate,
Să le-ngrijim, atent, pe toate
Să le redăm, a lor valoare*

*Le vom da, cu veritate
Tot ce-a avut ieri, fiecare:
Pânze,armament, ancoră mare
Și marinari, mulți, cât se poate.*

*Și-astfel, vom înjgheba o flotă,
A cărei minunată notă
E lipsa de monotonie
Și faptul că sobră, cuminte,
Prin secole să reprezinte Milenii de marinărie!*

Ing. Viorel Păun

Marea în furtună

*Se-adună-nspre mare-n grăbire
Nori negri, vestind a furtună
Dând bice de foc, ce răsună
A copite de cai pe ceaire.*

*Vuieste văzduhu-n alarmă
Ziduri se-nalță din ape
Fugind cu dorința să scape
Valuri în maluri de spaimă.*

*Lovește în plumbul din cer
Ciocanul furtunii stârnite
Scânteii de lumi, oglindite
În pulberi de ape, tot pier.*

*Se-ntunecă brusc, ca-n eclipsă
Vacarmul furtunii tot crește,
Ecolul din larg povestește
Imagini de apocalipsă.*

Ligia Georgiana Gavrilă

TABERE DE CREAȚIE

Tulcea

De Sf. Maria în holul Casei Sindicatelor a fost vernisată expoziția de artă plastică organizată de Liga Navală Română, Filiala București – Careul Tineretului.

Artiști de diferite vârste sau unit prin valoare realizând o expoziție de excepție, apreciată unanim de oamenii de cultură precum și de presa locală.

Au expus pictorii: Ana Maria Vasilescu, Alexandra Radu, Ecaterina Mihai, Gabriela Radu, Ion Hulțoană, Valeriu Stoica; sculptura a fost

reprezentată de Marin Vasile, în lemn, și de Laurențiu Macarie, în marmură.

Cu acest prilej au fost lansate și două volume de poezie aparținând Danielei Micu – *Transplant de ghimpi* - și Cristian Balint – *Nocturnele lunii*.

Aducem mulțumiri Domnului Mihnea Bolintineanu fără de care nu s-ar fi putut realiza această manifestare.

Dumitru Gheorghe



Gh. Boan

Sulina

Grupul de artiști s-a deplasat în Sulina unde cu ajutorul Primăriei și în special a domnului primar Aurel Dimitriu, un mare iubitor de artă și de manifestări culturale, s-a organizat o tabără creație și o expoziție la Farul Comisiei Europene a Dunării de Jos (construit în 1870).

Accastă manifestare a fost sprijinită de L.N.R. filiala București și filiala Sulina, unde D-na Ilinca Mihăilă, vicepreședinte pe departamentul de cultură, a fost un ajutor neprețuit.

Evenimentul a fost sponsorizat și de Președintele secției de tineret L.N.R. D-I Mihnea Bolintineanu și a avut loc sub directa îndrumare a D-lui Primar Aurel Dimitriu.

Pe 22 august a avut loc vernisajul expoziției, lansările cărților celor doi poeți, aceștia au prezentat noile creații adunate într-o singură carte și am fost martorii unui eveniment deosebit în viața celor doi, scoaterea actelor de căsătorie.



Elena Dăscălescu

Felicităm artiștii care au contribuit la realizarea acestor manifestări – un act necesar de cultură – dorind ca acești tineri să aibă forța să continue ceea ce au început în vara aceasta.

Dumitru Gheorghe



Alex Ivanov

Iubirile unui marinar

Recentul roman semnat de Pavel Coruț, intitulat „Iubirile unui marinar”, apărut la editura ce îi poartă numele artistului, este în fapt o minibiografie a autorului. Personajul principal, Mihai Olaru, pornit din urba Iașilor, este admis și urmează cursurile Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”.

După o scurtă idilă cu o colegă de liceu, Leonora, tânărul aspirant la gradul de amiral, luptător nonalcoolic și nefumător, ajunge, în spațiul Institutului de Marină de la Constanța, să deprindă obiceiuri marinărești, alcool, tutun, legături întâmplătoare cu femei, mai ales după ce Leonora îl părăsise în favoarea unui diplomat de carieră.

Viața la bordul bricului „Mircea” extrem de dură, dominată de o disciplină de fier, este marcată ca o primă perioadă de practică a cadetilor, printre care și Mihai Olaru, care avea deja o legătură cu Lena. Revenirea la spațiul natal, în permisiie sunt marcate de supărarea pentru pierderea primei iubiri.

Din acest moment la profundelor frustrări sentimentale,

personajul principal va face cunoștință cu diverse persoane de sex opus.

În definitiv, apariția acestei cărți nu este o simplă înșiruire a amantelor sale, ci constituie un real „jurnal de bord” al unui om simplu provenind dintr-o familie modestă cu multă moralitate.

Dragoș Ciobanu



Ion Hultean^a

Paul Antonescu

În 30 ani de creație artistică, Paul Antonescu a creat un stil simbolist, original și esoteric, unde forța culorilor vii se materializează în creaturi de vis pline de un erotism senzual, într-o lume ideală imaginară, plină de energie pozitivă și bucurie de viață. Născut în București, autodidact și pasionat, artistul a fost atras devreme de forța și influența culorilor asupra spiritului. Picturile sale pline de iubire și speranță, de culori intense, contrastează cu cenușiul anilor 70' din România.



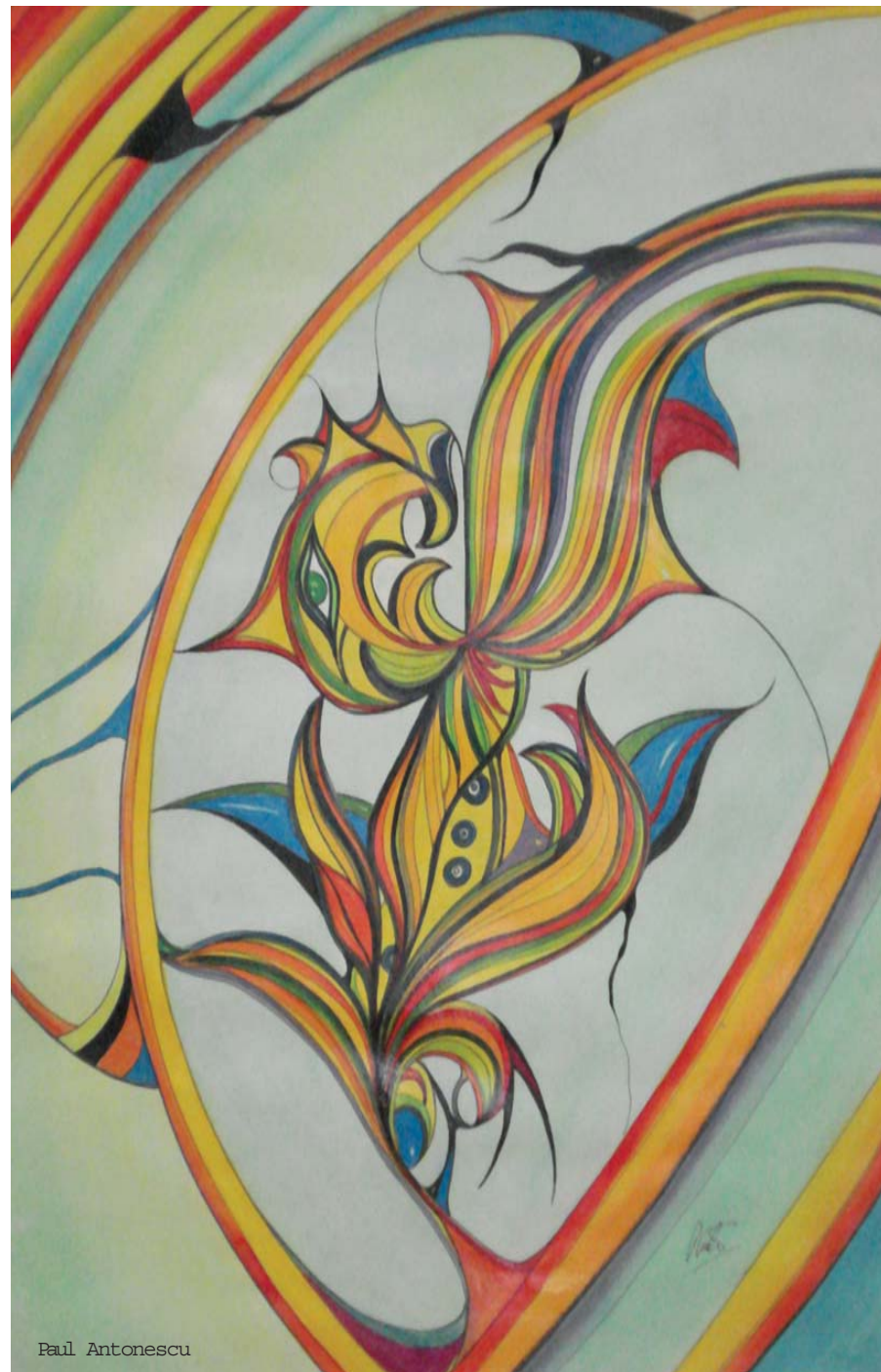
Paul Antonescu

În 1980 se stabilește în Elveția la Zurich și apoi la Geneva, unde absolvă Școala de Arte Plastice.

A lucrat și a expus în SUA unde s-a inspirat și din ezoterismul artei moderne californiene, perfecționându-și stilul, dar rămânând tot timpul fidel formelor ideale și culorilor energice pozitive. Expozant în numeroase galerii din lume, Paul Antonescu trăiește pe Coasta de Azur unde are atelierul și galeria sa proprie în str. Palu de Vence, bucurându-se de claritatea impresionantă a lumii și de

încărcătura spirituală a acestui loc de creație. Colectționari din multe țări apreciază armonia culorilor și a compoziției tablourilor, imaginația și finețea desenului, stilul său coerent și unic.

(Text extras din pliantul expoziției de la Casa Armatei 2007)



Paul Antonescu

ACTE NECESARE ÎN VEDEREA OBTINERII CARNETULUI DE CONDUCERE PENTRU AMBARCAȚIUNI CU MOTOR

AGREMENT - clasa B, pentru ape interioare

- 1) copie certificat de naștere
- 2) copie diploma de studii
- 3) copie buletin/ carnet de identitate
- 4) Adeverință medicală cu mențiunea:

„APT PENTRU CONDUCEREA
AMBARCAȚIUNILOR DE
AGREMENT CU MOTOR” -

eliberată de un organ sanitar
competent (policlinică, medic de
familie etc.)

- 5) două fotografii tip pașaport
- 6) un dosar plic/ șină
- 7) taxa de examen
- 8) Fișă de înscriere pentru examen
(se completează la depunerea
dosarului)

Notă

- În cazul schimbării numelui se va depune o copie după certificatul de căsătorie sau a hotărârii judecătorești;
- La depunerea dosarului se vor prezenta actele menționate mai sus și în original, pentru confruntare

Discipline de examen

- 1) Regulament de navigație pe Dunăre - test grilă
- 2) Salvarea vieții pe apă - test grilă
- 3) Marinărie - practic
- 4) Conducerea și manevra ambarcațiunii cu motor - practic

Notă

- Proba practică se susține cu ambarcațiunile candidaților

*Vă invităm la SULINA,
Deltă, Dunăre, Mare*

S.C. Paviom Com S.R.L.

cazare, mese pește, excursii

Tel : 0723-6902026, Str. Cuza Vodă, nr. 9 Sulina, Jud. Tulcea

**Autorii sunt direct răspunzători de conținutul articolelor
pe care le semnează.**