

MAREA NOASTRĂ

pentru tineret **Nr. 2**

Serie nouă

Ianuarie-Februarie-Martie 2008



Constantin Tanislav

COLEGIU DE REDACȚIE

PREȘEDINTE DE ONOARE: Mihnea Bolintineanu

REDACTOR ȘEF: Augustin Macarie

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

ISSN: 1454-3176



Copertă: Valentin Tănase

**Revistă editată de filiala București
Liga Navală Română - careul tineretului**

**80 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA LIGII NAVALE ROMÂNE
(1928-2008)**

Pentru materializarea ideii că „Numai printr-o ligă navală puternică, printr-o propagandă care este necesară, cu atât mai mult la noi, întreaga suflare românească va fi pregătită să înțeleagă rostul și rolul apei în propășirea neamului”, la 13 martie 1927, mai multe personalități din Marină, precum și reprezentanții marcanți ai societății civile din acea perioadă, printre care viceamiralul Vasile Scodrea, profesorul universitar Marin Ștefănescu, comandorii Ion Bălănescu și Mihai Negru, căpitanii Aurel Negulescu și Eugeniu Botez s-au întrunit în casa contraamiralului Ioan Coandă, unde au hotărât constituirea LIGII NAVALE ROMÂNE (LINARO), asociație care avea ca scop „răspândirea și susținerea intereselor românești pe ape”.

Înființarea LNR este legalizată prin sentința nr. 6728 a Judecătoriei Ilvov, emisă la data de 8 martie 1928, când acesteia i se acordă personalitate juridică.

La 22 martie 1928 a fost ales primul Consiliu Director al LNR care cuprindea următoarele personalități: președinte- general Paul Anghelescu (ministru de război), vicepreședinți- viceamiral Vasile Scodrea și viceamiral Constantin Balescu, secretar general- comandor Nicolaie Paiș, membrii- contraamiral Ioan Coandă, profesor Marin Ștefănescu; comandor Ion Bălănescu, inginer Ioan Vardala. În cadrul aceleiași adunări generale s-a hotărât ca Măria Sa Regina Maria să fie declarată ca protectoare a LNR, precum și ca ziua de 15 august să fie declarată ca „Zi a Mării”.

În anul 1949, în condițiile instalării în țară a unui nou regim politic LNR și-a încetat activitatea. Aceasta a fost reluată la 27 februarie 1990, când prin sentința nr. 486 a Judecătoriei sectorului 1 București, Ligii Navale Române i se conferă din nou calitatea de persoană juridică.

O dată cu reînființarea LNR președinte a fost ales viceamiralul comandor (r) Gheorghe Sandu, apoi la data de 26.03.1994 viceamiralul (r) Victor Bogdan, iar din mai 2007, președinte este contraamiralul (r) Ioan Chiril.

Contraamiral (r) ing. Ioan Chiril

Insula Șerpilor

În continuare, cunoscând interesul tineretului pentru inedit, voi menționa câteva informații mai puțin cunoscute despre Insula Șerpilor.

Adâncimea apei la 60 m de țărm este de: 4 m la N, 13-23 m la E, 10-16 m la S și 5-6 m la V. De jur împrejur se află stânci imense, sau la suprafață. Constituită din gresii și conglomerate cuarțoase acoperite parțial cu 1-2 picioare de loes și guano, marea a săpat ceea ce era mai ușor de distrus, rămânând roca dură. Astfel se explică existența obstacolelor de navigație.

În 1823 lt.cdor. rus Kritsky a reprodus cu exactitate insula. Comparând dimensiunile de atunci cu cele actuale, rezultă că viitorul insulei este sumbru, aceasta, în timp va dispărea sub acțiunea distructivă a mării.

Pentru accesul navelor cu deplasament mare, în ultimii ani, Ucraina a construit aici o estacadă, situată în N-V insulei.

Denumiri:

a. În antichitate: Leuke, Lefki, I.Achillilor, Faena (strălucitoare, luminoasă), I. lui Achille, I. Fericiților, I. Eroilor, I. Pustie, Leuce, Fidonissi, I. Alba, Țărmul alb al lui

Achille, I. Sfânta, I. Răposăților, Achillea.

b. În evul mediu: Selena (de unde se pare că a provenit și denumirea Sulinei), Caceria, Isola Rosa (cu înțeles de rusească), Rubea, Rubra, Nisi, Ile de la Foy (francezii), Zmeinai Ostrov (rușii), Ilan Adassi (turcii).

Denumirea

- Insula Șerpilor se pare că provine, fie din asemănarea văzută de pe mare cu un șarpe uriaș, fie de la multitudinea șerpilor ce o populează.

Clima

- este caracterizată de precipitații scăzute, repartizate neuniform pe timpul anului, abundente primăvara și toamna târziu. Vara este extrem de uscată urmând iarna vânturi violente. Cețuri frecvente primăvara precum și geruri teribile în unele ierni. Câteva exemple:
- în 1914 un cargou englez a eșuat pe stâncile insulei pe o ceață atât de densă, că nu se vedea puternica lumină a farului cu bătaie de 25 Mm. Avarii imense, nava a fost abandonată. CED a dotat insula cu un nautofon (semnalizator) cu fulmicoton.

- în 1928 catargul drapelului situat lângă cazarmă a fost rupt de furtună.
 - în iarna anului 1929 a fost un ger atât de puternic, încât marea a înghețat de jur împrejur pe o rază de câteva mile marine. Personalul acesteia a fost complet izolat și dacă nu raționalizau apa, alimentele și cărbunii, ar fi murit de foame și de frig până la sosirea spărgătoarelor de gheață de la Sulina.
- În schimb, insula oferă vara proprietăți curative. Aer curat, liniște, posibilități de hrană sănătoasă din mare, temperaturi aproape constante, ozonul și oxigenul din atmosferă de trei ori mai mare față de București, aerul încărcat cu săruri (cloruri și bromuri de sodiu). Respirația este ușoară, nu simți nevoia să-ți aprinzi pipa. Sursele de poluare sunt aproape inexistente. Ultravioletele provin atât de la soare cât și de la oglinda uriașă a apei. Acțiunea combinată soare-vânt excită pielea și o înobilează cu vitamine, crescând în același timp forța musculară și activitatea glandelor cu secreție internă. Datorită acestor proprietăți curative și a templului tămăduitor înălțat aici de Achille (altare, oracol și cruce),



legenda ne spune, că mulți orbi și-ar fi recăpătat vederea, bătrânii ar fi întinerit și copiii morți ar fi înviați. La fel, Leconyum-ducele cretanilor, rănit fiind la piept într-o luptă cu Locrienii din Italia, s-a dus să consulte Oracolul din Delphi. Pythia l-a trimis la tămăduire la gurile Dunării în Insula Lefki, unde s-a lecut. Legenda e discutabilă. Cert e însă că un soldat de marină, bolnav de plămâni, după o vară petrecută pe insulă, s-a întors la unitate sănătos. Acțiunea climei de pe insulă este multiplă: microbucidă, analgezică, rezolutivă, eliminativă, tonică, cicatrizantă, fiind recomandată în spasmofilie, rahitism, debilitate, anemie, reumatism, artrite, unele boli venerice, diabet, obezitate, gută, supurații cronice, tuberculoze ganglionare, peritonite și o gamă largă de afecțiuni ginecologice.

Flora

- Vegetația insulei este compusă din stepă ierboasă, alge, licheni, mușchi, graminee (trifoi și buruieni). Datorită constituției geologice, partea stâncoasă a insulei rămâne neacoperită de vegetație. În perioada interbelică acolo unde solul a permis, s-a cultivat de către personalul de pe insulă, varză, cartofi, porumb, pătrunjel, ceapă, roșii, vinete, pepeni și secară, pentru consum propriu. Nici un arbore nu crește pe insulă, cândva a reușit numai o plantație de vreo 15 salcâmi.

Fauna

- în zona litorală trăiesc păsări acvatice: corcodei, cufundaci, găște, rațe, cormorani sau pescăruși. Printre stânci trăiesc șerpi care se hrănesc cu pești. În apropierea coastei se găsesc midii și crabi.

Mai în larg, pe lângă diferite specii de pești, se găsesc trei tipuri de delfini. Până la începutul secolului trecut, au trăit în apropierea coastelor insulei foci cu burta albă, care la maturitate ajungeau la greutatea de 150 kg și chiar lei de mare. În zona centrală a insulei, sub pietre, se găsesc izopede terestre, miriapode, printre stânci: sitari, stârci, pescăruși, cocori, pupeze, lăcuste și șerpi. Șerpii sunt negri, cu pânțele albe, au capul mic, ajung la lungimi de 6-7 picioare și grosimi de până la 8 țoli. Nu sunt foarte primejdioși, dar vederea lor este neplăcută, fug de om, și nu-l atacă decât pentru a-și apăra viața. Mușcătura lor are un efect similar cu înțepătura unei albine. Scolopendra este viețuitoarea cea mai periculoasă de pe insulă. Este o insectă cu mai multe picioare, care se apropie de om și-l mușcă. Raciile de pe insulă sunt de 4 feluri, toți negrii și urâți la vedere, dar fierți și condimentați au gust plăcut.

*Cdor(r) I.D. Toader
Președintele Filialei București a
Ligii Navale Române*



ASTRONOMIA NAUTICĂ

- SCURT ISTORIC -

Constelațiile sunt grupări de stele, unite prin linii imaginare ce pot forma anumite figuri ce se aseamănă cu ființe umane, animale sau personaje din mitologie. Denumirile acestora au purtat această amprentă, multe însă fiind preluate din mitologia greacă.

Stelele dintr-o constelație nu au nicio legătură reală între ele, fiind doar niște repere pentru orientare pe bolta cerească.

Constelațiile se pot categorisi astfel:

1. Constelații vizibile pe tot timpul anului (Ursa Mare, Ursa Mică, Dragonul etc.)

2. Constelații vizibile doar în anumite anotimpuri (Orion, Leul, Gemenii etc.)

3. Constelații care nu sunt vizibile datorită latitudinii la care ne aflăm noi (Crucea Sudului, Centaurul etc.)

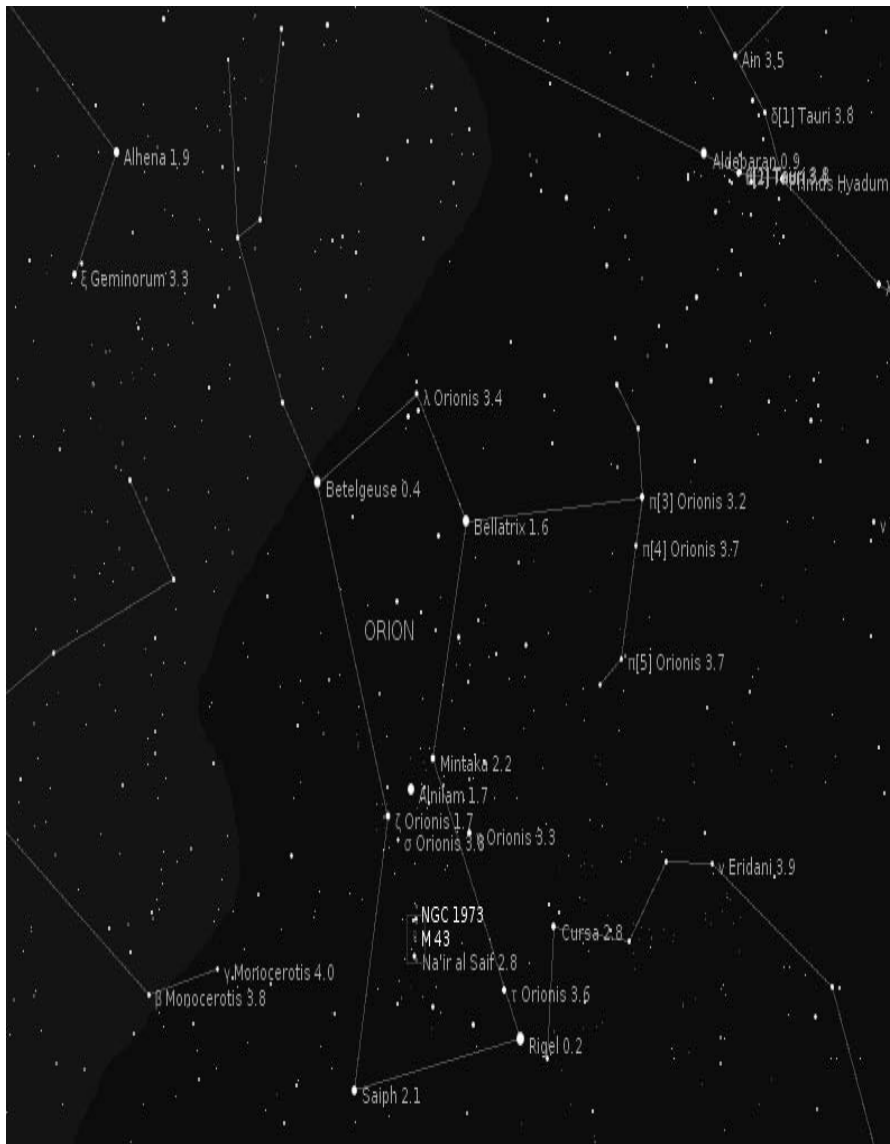
CONSTELAȚIA ORION

Este considerată una din constelațiile cele mai frumoase de pe bolta cerească și este familiară oricărui navigator. Ea este situată la orizontul sudic, în apropierea unei stele foarte strălucitoare denumită Sirius – de fapt cea mai strălucitoare stea dintre stelele vizibile de pe latitudinea țării noastre.

Denumirea constelației a fost luată din mitologie. ORION – gigantul care se îndelețnicea cu vânătoarea, s-a îndrăgostit de zeița

Artemis și dragostea aceasta i-a atras moartea; după moarte, ORION a fost transformat într-o constelație fiind însoțit de câinii săi de vânătoare, respectiv stelele Canis Major și Canis Minor.

Stelele principale ale constelației care formează un uriaș patrulater plasat pe ecuatorul ceresc poartă denumirile de Betelgeuze, Bellatrix, Rigel și Saiph. Pe mijlocul patrulaterului se află un brâu stelar format din trei stele mai



puțin strălucitoare situate chiar pe mod curent pentru determinarea Ecuator, așezate în linie. direcției sud.

Constelația este utilizată de navigatori pentru că este folosită în

Cdr.(r) Teodor Macarie

Să ne cunoaștem planeta

Cum variază temperatura aerului?

Temperatura aerului nu se menține constantă, înregistrând variații diurne și anuale, în funcție de altitudine. Pe timp senin, temperatura aerului în cursul unei zile începe să crească treptat la puțin timp după răsăritul Soarelui, atingând valoarea maximă cam la 2-3 ore după ce Soarele a trecut de meridianul locului. Apoi temperatura scade ușor până la apus, după care scăderea se accentuează. Scăderea temperaturii continuă în tot timpul nopții, până la răsăritul Soarelui, când de altfel se înregistrează și valoarea minimă. Dacă ziua stratul de nori acoperă un anumit timp bolta

cerească, se remarcă abateri de la evoluția normală, în sensul că vor apărea mici perioade în care temperatura se menține constantă sau chiar va scădea.

Variația anuală a temperaturii se face simțită pe parcursul celor 4 anotimpuri. În țara noastră, așezată în zona temperată a globului, variațiile temperaturii anuale se caracterizează printr-un maxim în anotimpul de vară și un minim iarna. Cele două perioade în care se înregistrează valori extreme ale temperaturii apar ca urmare a distanței diferite, mai mică vara și mai mare iarna, a Pământului față de Soare.

PRESIUNEA ATMOSFERICĂ

Aerul, are greutatea sa proprie, din care cauză manifestă asupra corpurilor o forță. Presiunea atmosferică reprezintă forța cu care apasă pe o suprafață, o coloană de aer cu secțiunea de 1 cm² și înaltă până la limita superioară a atmosferei. Cum variază presiunea

Straturile superioare exercită o presiune asupra celor inferioare cu atât mai mare, cu cât straturile de aer respective sunt mai aproape de

Pământ. Deci presiunea atmosferică este invers proporțională cu altitudinea (ca urmare a reducerii stratului de aer și a micșorării densității acestuia). Se remarcă o scădere a presiunii atmosferice odată cu creșterea altitudinii. Astfel la înălțimea 0 m (nivelul mării), presiunea atmosferică va fi de 759,9 mm, iar la 3000 de m ajunge la 525,8 mm.

Faptul că oamenii au în componența organismului și aer, duce

la un echilibru între presiunea interioară din corp și cea exterioară. De aceea, nu suntem pur și simplu striviți de greutatea aerului atmosferic, deși el apasă pe fiecare cm² al corpului nostru cu o forță egală cu 1 kg.

Un efect important al scăderii presiunii atmosferice odată cu creșterea altitudinii, îl constituie punctul scăzut de fierbere a apei. La o altitudine de 5000 m, de exemplu, apa va fierbe la o temperatură de numai 85°C.

Presiunea atmosferică, în afara variațiilor în funcție de altitudine, mai prezintă și variații diurne și anuale. Pentru țara noastră, apar atât vara cât și iarna două perioade de maxim și două de minim barometric pe zi.

Luând ca lună reprezentativă pentru perioada de vară luna iulie, se remarcă maximele barometrice diurne la orele 4,00 și 17,00, iar minimele la orele 9,00 și 14,00. Pentru anotimpul de iarnă, în luna ianuarie, de exemplu, maximele barometrice apar la orele 5,00 și 14,00, iar minimele la orele 10,00 și 22,00.

Variațiile anuale ale presiunii atmosferice sunt în primul rând influențate de anotimpuri. În țara noastră, care are un climat continental-temperat, se manifestă un maxim barometric în anotimpul de iarnă și un minim în anotimpul călduros.

Dana-Elena Chivu



Dana Chivu

Inventatori români

Henri Coandă^a

(1886-1972)

Renuntat om de știință, realizator al „efectului Coandă”, inventator al peste 250 de brevete și constructor de avioane, pionier al aviației cu reacție și al mecanicii fluidelor, Henri Coandă a absolvit Liceul Militar din Iași, devenind ofițer de artilerie în anul 1905. Patru ani mai târziu, în anul 1909 Henri Coandă devine absolvent al Școlii Superioare de Aeronautică din Paris. Nu în ultimul rând, el a fost membru al Academiei Române și a primit titlul de „Doctor honoris causa” al Institutului Politehnic din București. Aceasta ar fi pe scurt prezentarea acestei mari personalități.

Ar mai fi de adăugat că în perioada 1905-1906 a conceput machete de rachete și o machetă de avion cu un motor rachetă, alimentat cu combustibil solid, și nu în ultimul rând, este de menționat faptul că inginerul

Gustave Eiffel (1832-1923) și savantul Paul Painlevé (1863-1933) l-au sprijinit pe Henri Coandă în construirea unui banc mobil, de încercări montat pe o locomotivă, cât și a unui dispozitiv original de înregistrare a fenomenelor aerodinamice din jurul aripilor groase.

În decembrie 1910, cu ocazia celui de-al doilea Salon Internațional de Aeronautică de la Paris, Henri Coandă a prezentat și pilotat primul avion cu reacție, realizat de el, și anume biplanul “Coandă”. Cu această invenție, Coandă a pășit în istoria aviației mondiale, fiind un pionier al aviației cu reacție.

Datorită preocupărilor din domeniul aviației, între anii 1911 și 1914 el a conceput și construit câteva tipuri de avioane, ca angajat al Uzinelor de Avioane din Bristol. Printre creațiile sale se numără și avionul denumit „Bristol-Coandă”.

Tot în anul 1914 Henry Coandă a inventat tunul fără recul, dedicat aviației, concepție revoluționară pentru acea vreme deoarece nu suprasolicita structura avionului în timpul tragerii.

Douăzeci de ani mai târziu, Coandă a obținut în Franța brevetul de invenție cu titlul „Procedeu și dispozitiv pentru devierea unui fluid într-un alt fluid”. Acest fenomen fizic descoperit de Coandă, și anume „Devierea unui jet plan de fluid ce pătrunde în alt fluid în vecinătatea unui perete convex” a fost denumit „efectul Coandă”.

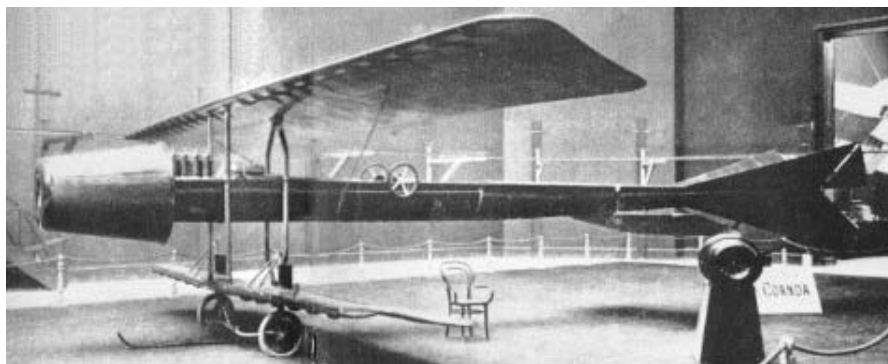
Un alt brevet obținut de el în Franța, în anul 1935, este „Aerodina lenticulară” (discul zburător), precum și alte invenții („Dispozitiv pentru îmbunătățirea randamentului motorului cu

combustie internă”, „Frână cu recul pentru armele de foc”).

Fără discuție, cea mai importantă descoperire a lui Henri Coandă este „efectul Coandă” care stă la baza mecanicii fluidelor, o nouă ramură a tehnicii. Cercetările numeroase efectuale în multe țări, printre care și România, au condus la multiple utilizări practice ale „efectul Coandă” cum ar fi – propulsia și sustentarea vehiculelor, îmbunătățirea turbinelor cu gaze, amplificatoare cu fluide, aparate pneumatice, amortizoare de zgomote, etc.

Având înclinații științifice deosebite, Henri Coandă a inițiat înființarea în 1961 la București a Institutului de Creație Științifică și Tehnică.

ing. Ana-Maria Endeș



Aventuri pe mare

Eram pe o navă în portul Novorosisk (Rusia) în luna decembrie.

Când navighezi la companii străine, echipajul este format din mai multe naționalități. Astfel s-a întâmplat ca în acel moment, echipajul de punte să fie format din marinari având ca țară de origine Sri Lanka, toți, dar absolut toți, la primul voiaj. Au sosit odată cu mine nava aflându-se în radă. S-a primit aprobarea, de a intra în port la dană.

Toată gașca din Sri Lanka era cu mine la postul de manevră prova (partea din față a navei). La pupa era secundul cu cei de la bucătărie și câțiva mecanici, marinari cu ștate mai vechi. Comandantul (căpitanul) era pe puntea de comandă și ne coordona spunându-ne ce parâme să dăm la cheu.

Afară erau vreo -10 grade și viscoala ușor. Marinarii mei dârdâiau, înghesuiți unul întraltul și se uitau îngroziți în jur.

Ca să se poată da o parâmă la cheu, se aruncă o bandulă (o saulă lungă cu o pară de lemn în capăt, care se aruncă pe cheu, de la noi se leagă parâma, cei de la mal o trag, o agață de baba, noi o punem pe vinci,

tragem de ea și apropiem nava de cheu). Îi întreb dacă știe vreunul să arunce bandula, unul zice că știe și o aruncă la 1 metru în apă. O recuperez repede, pun pe altul să țină capătul și o arunc pe cheu. Mă întorc spre cel căruia îi dădusem să țină capătul, îl întreb unde e, și-mi arată pe cheu.

În acest timp, cei de la pupa își făcuseră treaba și recuperau parâma îndepărtându-ne pe noi de mal cu prova. Pe comandă, căpitanul făcea spume.

În acest timp ia inițiativă altul din marinarii mei și-mi aruncă a doua bandulă în apă cu totul! Rușii de pe mal se distrau copios. Până la urmă au aruncat ei o bandulă, am dat parâma, apoi am început să o recuperăm întinzând-o cu vinciul. Le-am zis să o aranjeze în colac în spatele meu și când mă întorc, se încurcaseră în ea. Nu știu cum au reușit! I-am îndepărtat pe toți și am făcut manevra singur, plin de nervi, acompaniat de urletele de pe comandă.

Și totuși până la terminarea contractului deveniseră marinari adevărați.

Laurențiu Manuel Macarie



Alex Ivanov

Primul ajutor în caz de electrocutare (șoc electric)

Accidentele datorate curentului electric apar în urma trecerii acestuia prin corpul uman sau datorită producerii unui arc electric. Țesuturile interne ale corpului, umede și sărate, sunt bune conducătoare de electricitate, bariera principală la trecerea curentului venind din partea pielii. Pielea uscată este un bun izolator și prezintă o rezistență mai mare spre deosebire de pielea umedă. Consecințele accidentelor electrice pot fi variate:

- sindroame cardio-vasculare (tulburări de ritm cardiac, colaps, șoc etc). De exemplu este suficientă o descărcare cu intensitatea de 10 amperi pentru a produce tulburări de ritm cardiac;
- sindroame respiratorii (insuficiență respiratorie, stop respirator, pneumotorax);
- sindroame neurologice (convulsii, paralizii, tulburări de comportament);
- Arsuri (la locurile de intrare/ieșire ale curentului și la nivelul mucoaselor etc.)

Primul ajutor în caz de electrocutare constă în tratament la domiciliu (care poate fi administrat de către prima persoană care intră în

contact cu victima) și tratament medical, cu ajutorul unei echipe de intervenție.

I. Tratamentul până la sosirea medicului constă în:

- întreruperea sursei de curent electric, fără a atinge victima sau sursa de curent cu mâinile goale; se vor folosi mănuși izolante sau un material (lemn, plastic, cauciuc) electroizolant pentru a îndepărta sursa de curent.
- Dacă pacientul este conștient: se poziționează pe o parte, se învește cu o pătură sau cu folie termoizolantă din trusa de prim-ajutor, se pansează steril arsurile cutanate și se imobilizează fracturile după care se transportă la cea mai apropiată unitate spitalicească pentru evaluare și continuarea terapiei.
- Dacă pacientul este inconștient și prezintă lipsa respirației spontane și a pulsului la carotide se începe resuscitarea cardio-respiratorie: masaj cardiac extern și respirație gură la gură (5 compresii pe torace alternativ cu 2 respirații gură la gură), care nu se va întrerupe până la sosirea unui echipaj dotat cu echipament corespunzător pentru



Gabriela Culic

- sustinerea funcțiilor vitale (ambulanța de reanimare).
- Dacă pacientul prezintă respirație spontană și puls, se poziționează pe o parte sau în poziția laterală de securitate și se procedează ca la punctul 1, adică se supraveghează tot timpul activitatea respiratorie și cardiacă.
- II. Tratamentul medical depinde de severitatea arsurii și de natura altor traumatisme găsire.
- Arsurile minore pot fi tratate local cu creme, antibiotic și pansament steril. Arsurile mai severe pot necesita intervenție chirurgicală pentru curățarea răni sau chiar aplicarea unor grefe de piele.
 - Arsurile severe ale brațelor, picioarelor sau mâinilor pot necesita intervenție chirurgicală pentru îndepărtarea musculaturii afectate sau chiar amputație.
- Leziunile oculare pot necesita examinare și tratament adecvat din partea medicului oftalmolog.
 - Fracturile osoase necesită montarea de atele, gips sau intervenție chirurgicală.
 - Leziunile organelor interne necesită monitorizare și eventuala intervenție chirurgicală.

Important de reținut

- În general tensiunile mari produc arsuri iar intensitățile mari produc tulburări cardiace sau neurologice.
- Arsurile prin arc electric se tratează ca cele termice;
 - Este o greșală ca un pacient electrocutat să fie lăsat la locul accidentului sau lăsat să plece la domiciliu fără o evaluare completă într-o unitate spitalicească.

Doctor Denisa Iancu

MIC DICȚIONAR MARINĂRESC

Navă în prova! - Ship ahead!
prova = partea din față a unei nave.

Treceți în pupa mea! - Pass astern of me! pupa = partea din spate a unei nave.

Veți acostă la dana nr. 5 - You'll get berthed at berth no. 5. dană = loc de-a lungul cheiurilor amenajat pentru acostarea navelor și pentru încărcarea mărfurilor. Acostare = manevra de a aduce și de a lega un mijloc de navigație cu bordul sau cu pupa la dană, la geamandură sau la altă navă.

Câte mile sunt până în radă?
- How many miles is there to roadstead?

milă = unitate de măsură pentru lungimi, folosită în navigație. Are valoarea egală cu lungimea arcului de un minut al unui meridian trasat pe o sferă al cărei volum este egal cu volumul elipsoidului terestru. Valoare = 1852 metri.

Radă = acvatoriu din apropierea unei coaste, relativ ferit de vânturi, de valuri și de curenți, servind la staționarea în vederea intrării în port sau pentru adăpostirea navelor când în larg bântuie furtuna. Rada se întinde câteva mile marine din gura portului spre larg.





= Piramida Khops =

Știați că?...

- Înălțimea piramidei Khops înmulțită cu un miliard este egală cu distanța Pământ – Soare respectiv 149504000 km.

- Meridianul care traversează piramida împarte continentele și oceanele în două părți absolut egale.

- Atât pereții cât și tavanele nu prezintă nici un fel de urmă de înegrire de fum.

- Rezultatul împărțirii perimetrului bazei cu dublul înălțimii dă numărul (π) = 3,1416.

- Conține 2,6 milioane de blocuri de piatră, 12 tone blocul.

- Are 150 m înălțime și o greutate de 31,2 milioane tone.

- Biologii de la Universitatea din Oklahoma au constatat că celulele pielii prințesei egiptene Mene mai erau apte de viață.

- S-a descoperit un calendar de mare precizie alcătuit în anul 221 î.e.n. calculat în funcție de răsăritul lui Sirius, cu cicluri anuale pe o perioadă ce depășește 32.000 de ani.

- Sirius este unul din puținii aștrii față de care egiptenii manifestau interes. Acesta se poate observa doar la începutul fiecărei perioade de revărsare a Nilului, dimineața, puțin deasupra orizontului în lumina zorilor.

Artiști consacrați

Sculptorul Enea Nicolae

Vocația „Phoenix”



Aproape octogenar, maestrul Nicolae Enea uimește prin prospețimea și sintetismul lucrărilor sale.

Conceptul de bună volumetrie, de redare în daturi sintetice a unei simbolistici absolut inedite, plină de sensuri, îl personalizează pe artist.

Domnia Sa, absolvent de studii academice în materie de artă, a fost intrat într-un „con de umbră”, datorită concepțiilor politice, sociale și nu în ultimul rând, estetico-plastice.

Precum un arhivar de excepție, le-a reunit pe cele din urmă menționate în atelierul său, devenit un cvasi-muzeu de sculptură.

O nefericită întâmplare (oare?) a făcut ca atelierul Maestrului să fie mistuit de un incendiu (pe model O.Maitec) și să dispară sau să se degradeze aproape 150 de creații de lemn și marmură.

Omagiat de către critici prin prezențe la Salonul de Sculptură 2007-Paris, remarcat la Salonul din Elveția, maestrul Nicolae Enea își dorește să reconstitue, dacă nu chiar să recreeze cea mai mare parte a lucrărilor sale de sculptură, reunite într-un mini-muzeu, o colecție de lucrări ce ar onora, credem, orice colecție particulară din lume.

Este mai mult decât benefică ideea înființării unui sit artistic, care să poarte numele celui ce ilustrează, pe deplin, conceptul de „Pasăre Phoenix”!

Credem că imaginile vorbesc cel mai concludent despre harul și creațiile artistului!

Să-l omagiem , deci!

Dragoș Ciobanu



Erna Nicolae

Superb^a aliniere de valori

Noul spor de continuitate și formare al Ligii Navale Române, grupul Orion și filiala de tineret, au organizat în saloanele Galeriei Artelor de la Palatul Cercului Militar Național din București, o superbă expoziție de arte plastice, întregită inspirat cu lansare de carte, lansarea unui album de muzică populară, cu un recital de poezie din creațiile proprii și nu în ultimul rând de un superb grup coral („Trioleț”) al școlii nr 87, dirijat de profesoara Arta Barbu –veritabil simpozion cultural-artistic!

Vernisajul din 28 ianuarie 2008, solemn și impresionant a reprezentat o inspirată întâlnire între un important grup de artiști plastici și un numeros public iubitor de frumos.

Impresionantă- în spiritul unei sinteze clasic tradiționale și moderne- este prezența celor 15 pictori (și graficieni) și tot atâtea personalități cu nume sau în curs de afirmare.

Vizitatorii sunt întâmpinați de familia Meiloiu (Tudor, Alexandra și Consuella), sensibilă, inspirată și creatoare de universuri vegetal-florale în care culorile se-ngână și-și răspund.

Peisagiști cu viziuni originale, dar și atente cu zestrea vădit arhitecturală, iubitoare a tentelor de natură expresionistă, ne încântă cu tablourile lor, artiste: Ana-Maria Vasilescu, Dana Chivu sau Elena Dăscălescu.

Coloriști născuți și „făcuți” prin studii, vrăjiți de cromatica fastă a

curcubeielor se dovedesc Valeria Tofan, cu icoanele ei din Egipt, Ilinca Natanael sau Dan Tudor Truică, Gavril Mocenco, om al apelor și al întinderilor ce țintesc orizontul, sau un pictor al pierdutului Balcic, Constantin Mazuru.

Reflexivi și cu neliniști metafizice: Reli Daniela Voicu, Ionescu Nicolae și Constantin Bichescu, închipuie lumi noi, mirabile. Deosebit de plăcută s-a dovedit reîntâlnirea cu graficianul iubitor de culori și poetul Alex Ivanov, creator de tipologii umane cu însemne istorice.

Toți cei trei sculptori, vechi zămislatori în piatră, lemn și bronz, materiale durabile: Macarie Laurențiu, fascinat de duhurile marmurei, Constantin Rădulescu și Constantin Sinescu, cioplitori pasionați în lemn, se dovedesc adepți ai viziunilor moderne (simboluri, esențializării abstracticizante etc.), chiar dacă în unele compoziții descoperim imagini și soluții ce ne amintesc de clasicism, tradiționalism.

Cuvintele dovedindu-se și de astă dată incapabile să surprindă universul bogat și sensibil al lucrărilor expuse cu generozitate, câtă să cedeze locul îndemnul de-a le urmări evoluțiile și destinul, pentru că, „Finit coronat opus!”- (Sfârșitul încoronează opera).

Augustin Macarie



Sfârșitul lunii ianuarie a fost marcat de o manifestare organizată la Palatul Cercului Militar Național de către Liga Navală Română și grupul „Orion”, vernisajul fiind realizat în colaborare cu Statul Major al Forțelor Navale și prezentat de domnul Mihnea Bolintineanu, președintele LNR-filiala tineret.

Expoziția se bucură de prezența a 15 pictori și 3 sculptori.

În deschidere Corul „Triolet” al Școlii nr.87 „Mihai Botez” dirijat de profesoara Arta Barbu, ne-au încântat inimile cu 4 melodii marinărești.

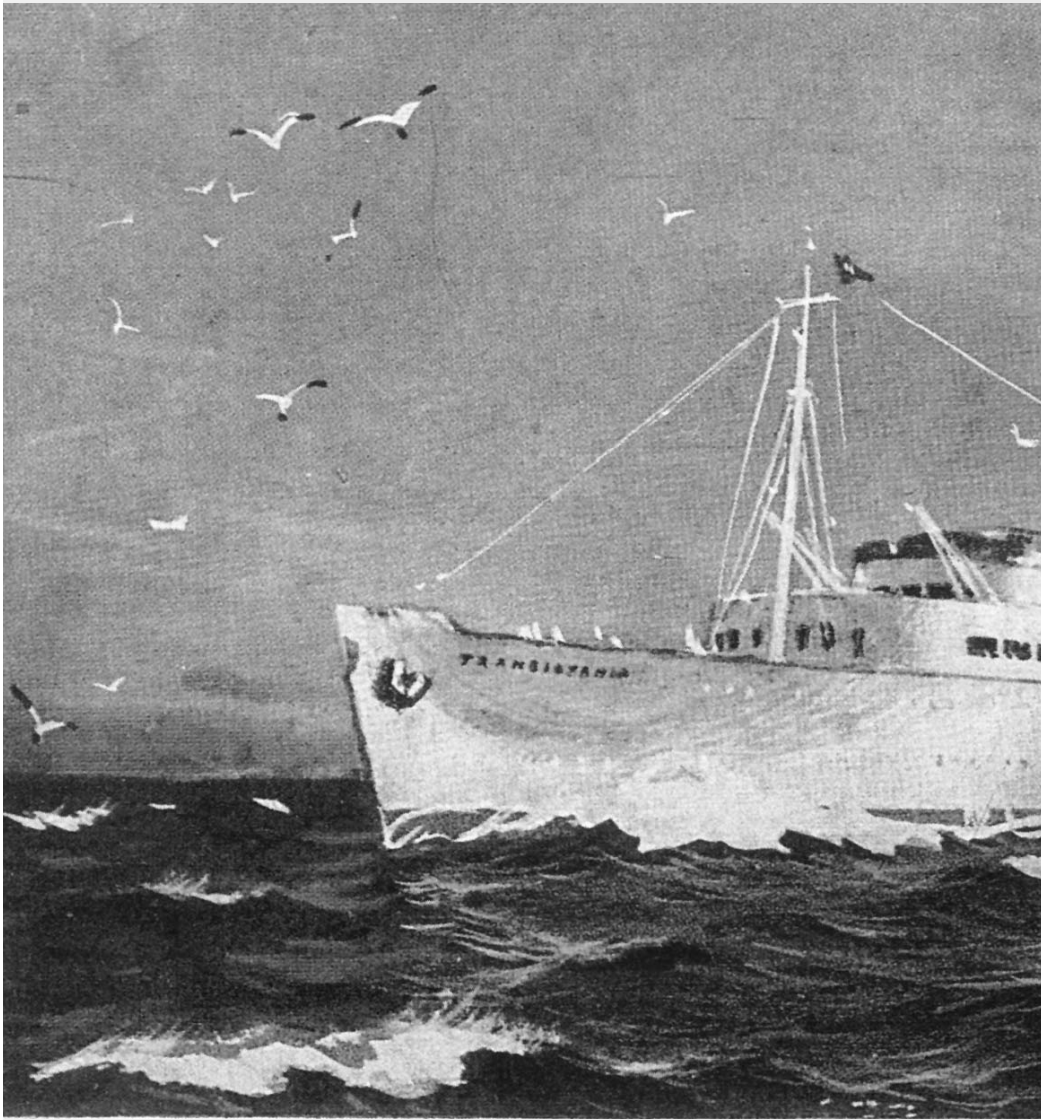
A urmat cunoscuta cântăreață de muzică populară Mariana Anghel, pentru tineret

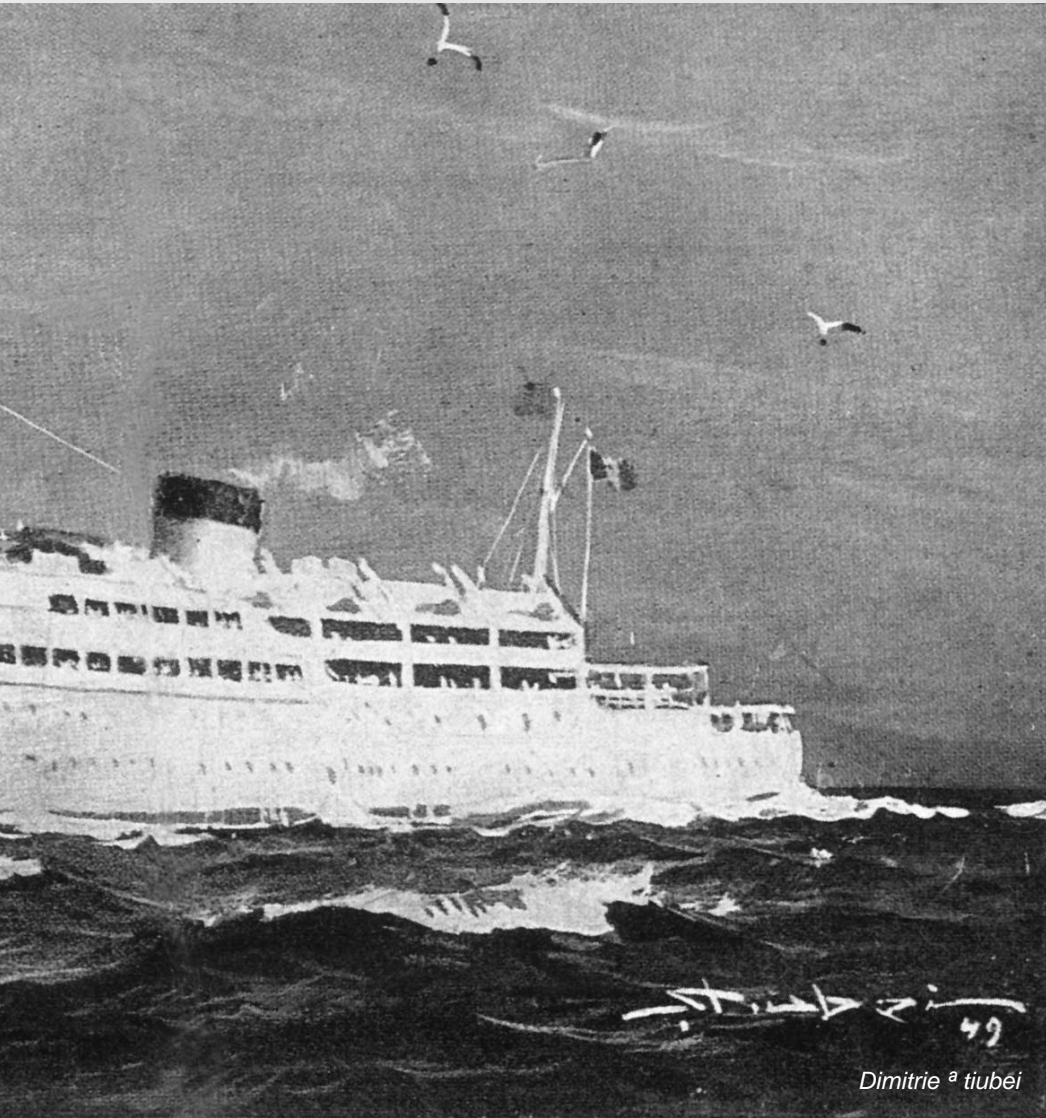
care a interpretat câteva melodii de pe C.D.-ul lansat în cadrul vernisajului.

Statul Major al Forțelor Navale a întregit manifestarea cu lansarea a 4 cărți ale unor scriitori militari, precum: comandor Sârbu Marian, comandor Olimpiu Glodarencu, Florin Stan precum și cu o prezentare de carte științifică din partea Academiei Navale din Constanța.

În încheiere poezii: Daniela Micu, Cristian Balint, Toma Robert, Monica Mureșan și Conu Marius au recitat din creațiile lor.

Ana-Maria Vasilescu





Dimitrie^a tiubei

Ucenicul trebuie să-și depășească maestrul

- Ana-Maria Vasilescu -



Activitatea plasticienei Ana-Maria Vasilescu se înscrie, realmente, sub semnul evolutiv.

Aceasta, atât în plan conceptual, pentru că lucrările de început ale artistei erau dominate de anumite „canoane” (desigur impuse!), dar, mai târziu ele dobândesc remarcabile extensii, libertăți de mișcare și exprimare artistică, având valențe cu totul remarcabile.

În creația tinerei artiste se poate decela o bună idee bivalentă între o anume manieră de tratare realistă a imaginii, concretizată prin construcții lineatice coerente, de certă valoare, susținătoare de arealuri cromatice bine definite, precum în cazul lucrărilor prezentate la Casa de Cultură din Tulcea, de către plasticienii Ligii Navale Române și noutăți în domeniul estetic-vizual, dacă ne-am referi la activitățile de pictură-fotografie, pictură murală, body-painting, prin care artista înțelege să-și definească și valorizeze valențele creative.

Realizările, proiectele semnate de Ana-Maria Vasilescu, prin diversitatea ideaticii novatoare, ne fac, nu numai să ne ducem cu gândul ci să și conchidem că ne aflăm într-o relație estetic-afectivă, emoțională cu artista al cărei nume, credem, va marca în mod clar creația și evoluția plasticii contemporane, pe certe coordonate de mobilitate plastică și ideatică novatoare.

Dragoș Ciobanu

Marea Noastră^a



Ana-Maria Vasilescu

La 18 ani am văzut marea

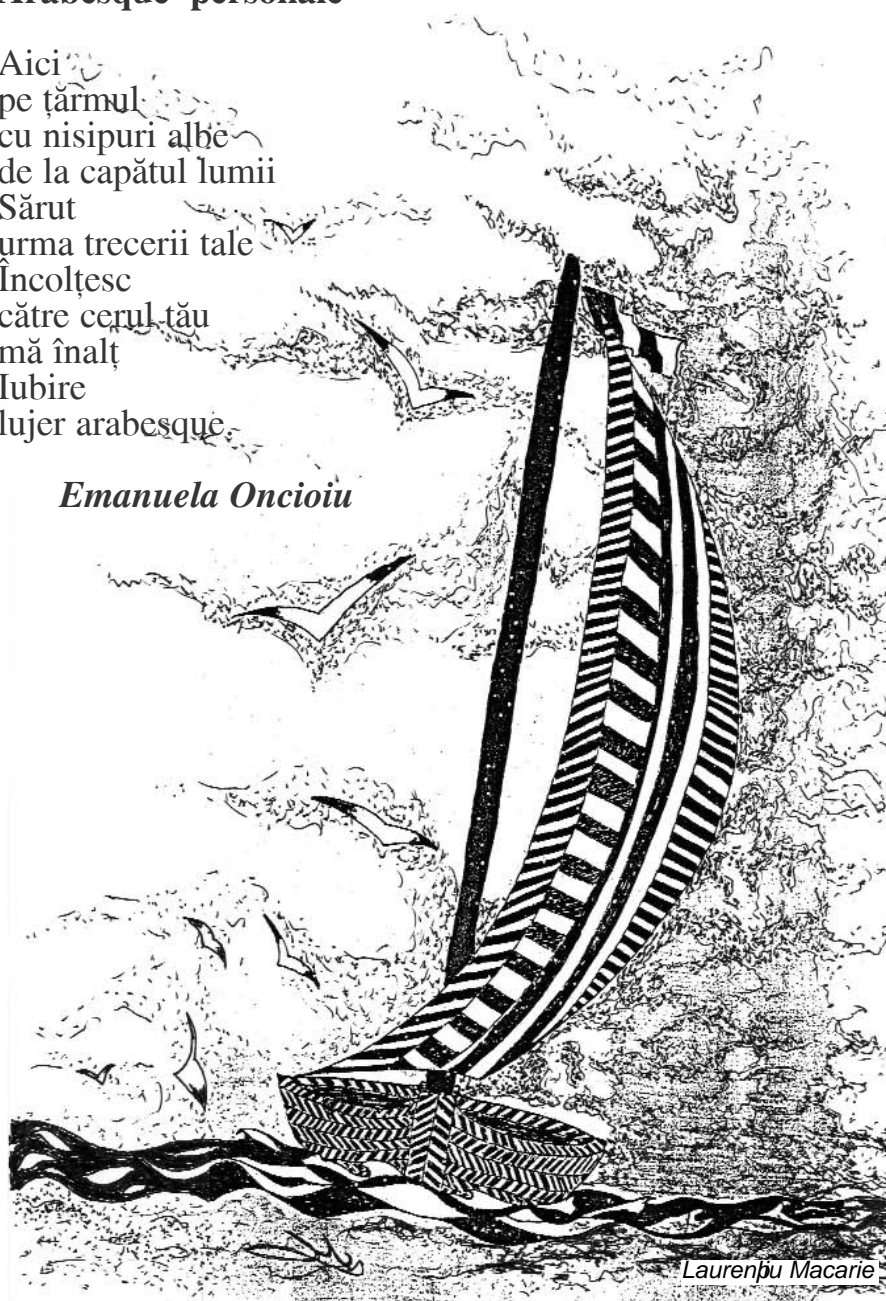
O plajă pustie în aprilie la Constanța.
Vântul apuca valurile de picioare
și le izbea capetele de stânci.
Digul ceva mai încolo, fierbea
os de dinozaur în supă neagră
a unui titan exilat în port.
Noi doi biciuți de mare,
stropii ei de plumb
mușcau în obrazurile noastre fragede.
Căutam, Eu piciorul desculț
niște pietre ciudate
în care am fi putut citi viitorul.
Nu știam că între noi,
rostogolit de valuri pe țârm,
un albatros se descompunea
încet, încet.

Mircea Lăcătuș
(Viena -2006)

Arabesque personale

Aici
pe țărmul
cu nisipuri albe
de la capătul lumii
Sărut
urma trecerii tale
Încolțesc
cătrecerul tău
mă înalt
Iubire
lujer arabesque

Emanuela Oncioiu



Canalul BASTROE

Ucraina, chiar ca republică sovietică, nu a fost foarte agreată de către Imperiul Comunist Moscovit.

Motivația pleacă de la naționalismul ucrainian, la vremea respectivă îndreptățit. Se știe modul în care Rusia "a pus gheara" pe Ucraina. În sfârșit, în 1990, Ucraina și-a obținut mult dorita independență, gest la care, Rusia zguduită de destrămarea internă și descurajată internațional, nu a putut riposta. Dar Ucraina era prea strâns legată economic de fosta

URSS. Producea în vremea comunistă subansamble care se montau în afara Ucrainei, deci produsul finit nu-i aparținea. Agricultură comunistă, este știut cât de grozavă era. Resursele energetice erau insuficiente.

Singurul "as" din mâneca Ucrainei erau bazele rusești situate pe teritoriul său. Mă voi referi numai la cele navale, dintre care, cea mai semnificativă-Sevastopol. Aici era comandamentul Flotei Mării Negre



și o mare parte din navele acestuia, majoritatea suferind de sărăcia datorată eșecului ”perestroikăi” gorbaciovien. După mai multe negocieri Rusia-Ucraina, s-au găsit două soluții:

- chiria porturilor ucrainiene să fie plătită de Rusia prin resurse energetice;
- Rusia să cedeze Ucrainei o parte din navele sale de luptă din Marea Neagră.
- Ucraina a primit nave, nu prea numeroase, în majoritate cu resursa de luptă aproape epuizată. În aceste condiții, cu ce să abată conducerea politică a Ucrainei și atenția populației de la interminabila sărăcie? Ei bine, cu hrănirea naționalismului. Și aici apare:
- Tratatul cu România din 1997, care, din vina unui președinte și a unui ministru de externe a adus avantaje Ucrainei;
- inflexibilitate la negocierile cu Rusia privind trasarea frontierei comune și a delimitării spațiilor maritime din Marea de Azov;
- ciupirea unei porțiuni din malul stâng al Dunării cuvenit Republicii Moldova;
- pretenții aberante de a se afecta ape teritoriale și platou continental unei roci, accident natural, cum este

Insula Șerpilor, urmărind defavorizarea flagrantă a României.

O altă durere a Ucrainei era lipsa posibilităților de intrare-ieșire a navelor maritime în și din porturile de pe Brațul Chilia. Prin anii '60 ai secolului trecut, posibilitatea exista prin Brațul Oceaov, care avea la bară 5,60 metri, dar putea fi folosit numai de către nave aparținând URSS. Cele străine, navigau și navighează numai pe Canalul Sulina, deoarece Convenția despre regimul navigației pe Dunare (Belgrad-1948) prevede:

art1. navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă supușilor, vapoarelor comerciale și mărfurilor tuturor statelor pe picior de egalitate...

art 2. regimul stabilit prin prezenta Convenție se aplică părții Dunării (fluviu) de la Ulm la Marea Neagră urmând Brațul Sulina cu acces la mare prin Canalul Sulina.

Având în vedere colmatarea Brațului Oceaov, chiar navele maritime ale Ucrainei erau nevoite ca la intrarea/ieșirea în/din porturile Chilie să navighe pe Canalul Sulina, dublând de fiecare dată Ceatal Ismail.

***Comandor(r) Ion-Dănuț Toader
Președintele Filialei București a LNR***

Fața cerului

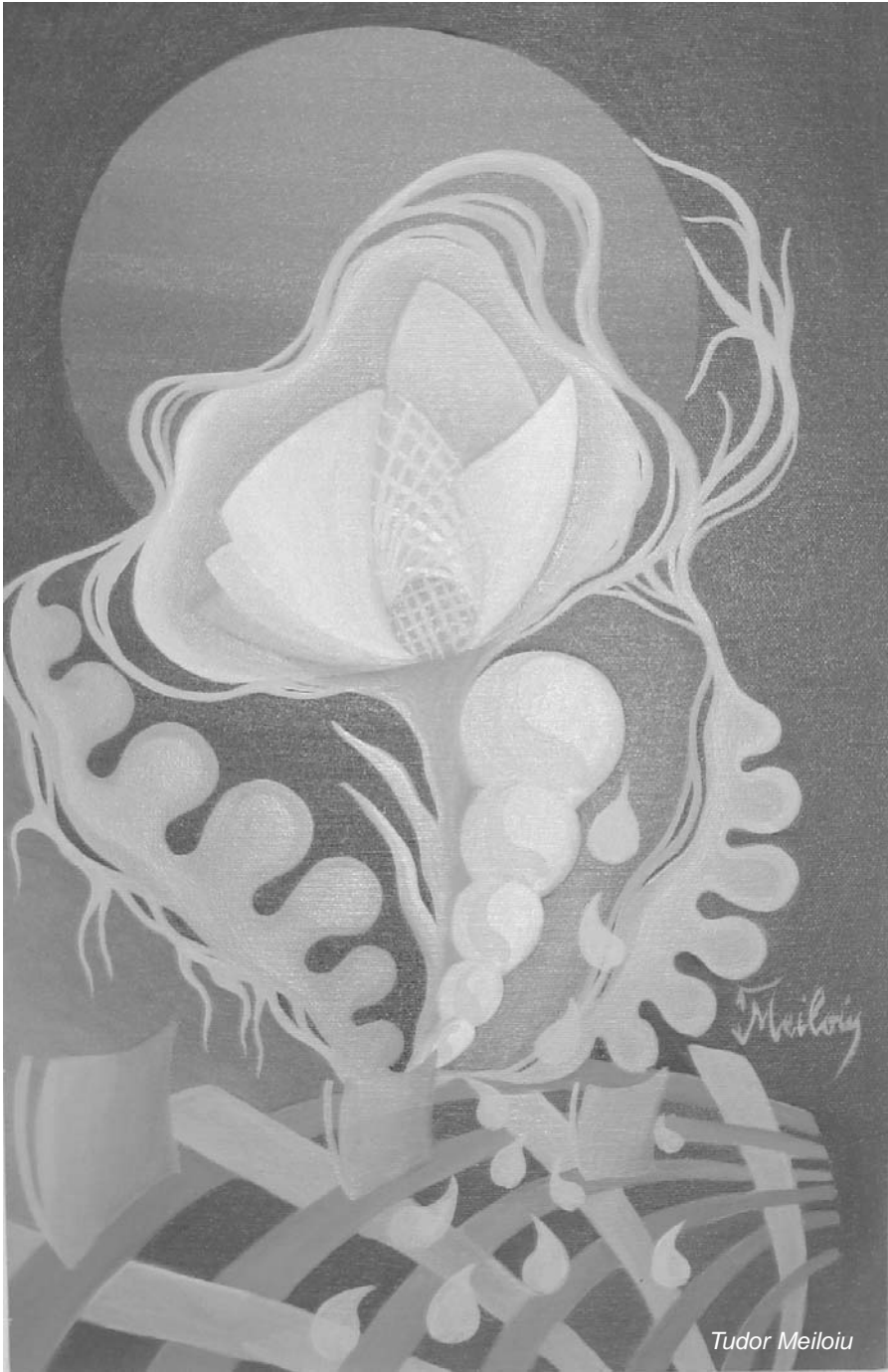
Nu te speria,
fiecare fir de nisip e doar o urmă
ce a lasat-o vântul
când a trecut înfrigurat,
alungat de marea cea mare.
Albastrul.
E oglinda ce poartă în ea
chipul universului
în care tu vei călători
laolaltă cu visul.
Uite, privește,
dincolo de soare,
e un poem scris de tine,
pentru că marea spre care te îndrepti
e doar o fereastră
spre lumea care o porți în tine.
Și te doare, și te bucură.
Tu stai acum aici fără să știi unde mergi,
unde privești.
Însă mergem spre acea lume
în care doar tu poți să
privești dincolo de chipul
ce îl arată oglinda.
Prinde în privirile tale
asemeni unei mâini întinse spre soare
ceea ce nu ai putut să rostești
atunci când te-a izbit primul val în față
și de spaima cea mare,
în căderea ce te-a lovit
ai putut să vezi pentru prima dată
fața cerului.

Ilinca Natanael

Păcat

Am învățat că
a iubi este un
păcat...
Oceanul acela nu
poate iubi
zidurile de aur
ale plajelor
de nisip și aer...
Pasărea urăște
cerul,
cu fiecare zbor,
îndepărtându-se...
Ploile dulci ale
misteriosului
noiembrie, sfâșie
fragilele frunze...
A iubi este o
greșeală,
mi-a spus
grațiosul melc,
evadând
din timp...
Nu iubi!
au urlat pietrele.

Conu Marius



Tudor Meilou

Scurt istoric al Ligii Navale Române

La 4 octombrie 1896, într-o adunare a ofițerilor de marină din Galați, la hotel Moldova, se hotărăște înființarea unei asociații de răspândire a cunoștințelor de marinărie și de informare asupra situației din marina română: militară, comercială și de pescuit. Se editează chiar și o revistă, MARINA, care în anul 1900 își mută sediul la București, transformându-se în REVISTA MARITIMĂ și reușește să apară timp de un an de zile.

Ideea se reia în 1914 de către generalul Crăiniceanu, ministrul de „rezbel” din acele vremuri și de către amiralul Eustațiu Sebastian, comandantul Marinei Militare, dar va prinde aripi abia în anul 1927, când un comitet de inițiativă alcătuit din viceamiralul Vasile Scodrea, contraamiralul Ion Coandă, profesorul universitar Marin Ștefănescu, comandorii I. Bălănescu, Aurel Negulescu și Mihai Negru, au stabilit punerea temeliei unei Ligi Navale. La 8 martie 1928, prin sentința Tribunalului Ilfov, în baza actului autentificat cu nr.6728 din 29 februarie 1928, capătă personalitate morală și juridică „Liga Navală Română”, pentru răspândirea și susținerea intereselor românești pe apă”.

Argumentând necesitatea înființării unei ligi navale în țara noastră,

asemănătoare celor existente în țările avansate sau chiar în țările vecine cu litoralul maritim, comandorul Eugeniu Botez (scriitorul Jean Bart) arată că ea are un rol important în propășirea neamului. În anul 1933 regele Carol al II-lea acceptă președinția, activă, nu onorifică, a Ligii Navale Române care numără deja 12 secții. Se desfășoară multiple activități culturale și sportive, sunt editate numeroase broșuri și cărți, se desfășoară o colecție publică, de circa 6 milioane de lei pentru construcția noii nave școală „Mircea”. În anul încetării activității (1949), din ordinul autorităților comuniste, L.N.R. număra 42 de filiale în întreaga țară. 40 de ani a durat întunericul ce s-a numit pompos „Epoca luminii”.

La 18 februarie 1990, LNR a renăscut, reluându-și activitatea în 11 filiale editând din nou revistele sale: „Marea noastră”, „România maritimă și fluvială”, „Marea noastră pentru tineret”, „Dunărea maritimă”, „Marina și Matelot”.

Guvernul României a emis în luna octombrie 2007 o ordonanță prin care a atribuit LNR titlul de „Asociație de utilitate publică”.

Bun cart înainte spre centenar!

ing. Ilarion Barbu

Marea Noastră^a

Casa de la marginea apei

*Dacă n-ar fi vântul și valurile
de-o frumusețe tragică
sau luciul pe care barca îl tulbură
doar cât să-l răsfete
dacă n-ar fi stuful
la buzele căruia peștii bătrâni
așteaptă nada pescarului
dacă n-ar fi femeia
care-și ridică bluza încet
de cealaltă parte a lacrimii
lăsând privirii doar semnul din naștere
ca o hartă spre inima ei
dacă n-ar fi casa de la marginea apei
cu pereții proaspăt văruiți
în culoarea celor patru anotimpuri
de singurătate, dacă n-ar fi toate acestea
la ce-aș mai visa.*

Ionuț Caragea
(Canada)

Laurențiu Macarie

O LUME REVELAT ^

Sulina este un oraș în care ajungi doar pe calea apei. Posibilitățile de deplasare sunt două: nava rapidă și nava clasică, deplasarea în sine o adevărată incursiune într-un univers intuit doar până la confruntare.

În această experiență călătoria începe în portul fluvial Tulcea. Te îndrepti spre orașul Sulina navigând pe brațul cu același nume.

Odată ajunși la destinație, apare și prima surpriză. La coborârea de pe vapor ești întâmpinat de Catedrala Sf. Nicolae. Impresionantă ca apariție, tăcută, cu aerul pe care numai o istorie zbuciumată și nedreaptă îl lasă, ctitoria regelui Carol I a prins două războaie mondiale și rezistă, ca un simbol, vegheat de cei doi protectori,

Sf.Nicolae și Sf.Mucenic Alexandru.

În Sulina nu se știe când au luat naștere primele așezări omenești. Informații apar în secolele VII-VIII î.Hr. apoi încet, încet orașul cunoaște perioada sa de glorie devenind porto-franco, iar mai târziu, inevitabil și declinul, când întregul oraș este bombardat în cel de-al doilea război mondial.

Aflat acolo unde începe să se plămădească prima rază de soare, port la Dunăre și Marea Neagră, orașul se descoperă ca o lume pentru care timpul urmează altă lege, nu se știe pentru câtă vreme.

În trecere fiind, m-am întrebat ce anume le dă locuitorilor acea liniște pe care în capitală nu o mai vezi, acea cuminenie. Sulina anului 2008

este departe de ceea ce mai descoperi în fotografiile de la Muzeul Farului Vechi, fostul sediu al Comisiei Europene a Dunării de Jos, încât nu știi dacă să te bucuri sau să te întristezi.

Orașul pare să trăiască acum doar din turism, destul de neonest



Ion Hulțoană



susținut și promovat. Oamenii sunt simpli deschiși și primitori.

Un lucru meritoriu al Primăriei este că a blocat accesul autoturismelor pe faleză. Chiar simți că ceva lipsește, în primele secunde de după debarcare, infernul străzilor, mirosurile grele, amestecate, aerul îmbâcsit, totul e foarte departe, aici e liniște, îți auzi gândurile, urmează echilibrul.

Orașul este de tip liniar, șase străzi paralele cu Dunărea numite chiar așa, Strada I, Strada a II-a s.a.m.d. Clădirile alternează între un nou abia instaurat și un vechi ce își păstrează noblețea chiar și în ruină, iar atmosfera este una aparte.

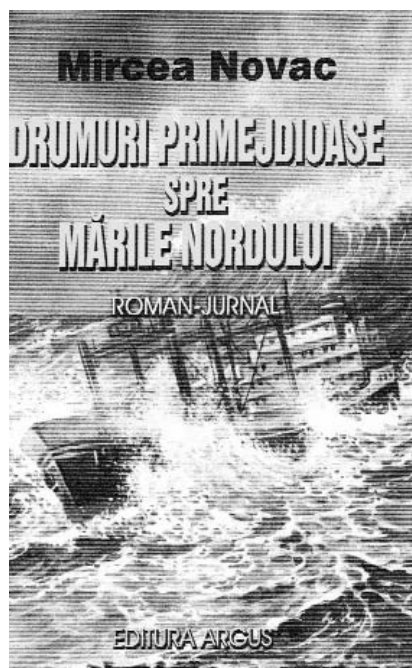
Dar banii sunt puțini, proiectele

care există nu sunt priorități și așa se duc, degradându-se, locuri deosebite și inedite, iubite altădată. Casa George Georgescu sau fostele faruri de la intrarea în oraș, de pe vremea când negustoria îl făcea înfloritor, așteaptă. Timpul pentru ele s-ar putea să nu mai aibă răbdare, dar să și intereseze pe cineva amănuntul acesta.

Chiar și așa, Sulina rămâne de departe cea mai liniștită plajă, cu peisajele cele mai neatinse de orgolii prostești cu pretenție de civilizație, iar călătoria aici este o experiență care purifică și înobilează pe iubitorii de natură.

Daniela Micu

LEGENDA ȘI REALITATE



După cum se știe, din mitologia greacă, lui Aison, fiu al lui Poseidon, i se născu Iason, fiu de o mare frumusețe, inteligentă, cel care va fi navigatorul ce va găsi Lâna de Aur în Colchida.

Printr-o similaritate, poate pentru unii îndrăzneță, dar perfect motivată, îl putem considera pe Mircea Novac, un etern căutător al valorilor prețioase

ale verbului, drept un nou, un contemporan Iason, nu neapărat descoperitor al Lânii de Aur, în varianta mitică, dar realmente un „șesător de imagini, de situații”, din periplurile sale navale, vizând modul literar, unde dramaticul se îmbină cu aleantul, cu dorul de casă, de cei dragi, „experiențe” nautice, maritime de maxim interes.

Unul dintre romanele sale, jurnal „DRUMURI PRIMEJDIOASE SPRE MĂRILE NORDULUI”, se constituie drept o consemnare a unui voiaj maritim între portul Constanța, trecerea prin Marea Egee, prin Bosforul turcesc, navigația în Marea Mediterană, la bordul trans-containerului „Caransebeș”, navă de elită a flotei comerciale românești.

Gibraltarul, Golful Biscaya, bântuite de furtuni, de incidente mecanice, rezolvate grație profesionalismului echipajului de bord, îi prilejuiesc scriitorului, evocări, portrete de personaje, de atitudini vizând membrii echipajului, împreună cu care naratorul era îmbarcat.

Spre deosebire de situații oarecum să le dea de gândit echipelor, ambigue din porturile mediteraneene, componentelor umane ce activează în în danele nordice, cele din Olanda, de comun, pe „suporturi” mult mai la Anvers sau cele britanice, unde stabile și mai puțin periculoase decât s-au efectuat și lucrări de reparații, întinderea mărilor și a oceanelor. atmosfera era cu totul diferită, în planul profesional al porturilor.

După cum remarcă autorul Așa cum ne-a obișnuit, dar ne volumului, între membrii echipajului, incită la fiecare a sa apariție de la ultimul matroz, motorist, la șef editoriale, Mircea Novac inițiază și finalizează o veritabilă pledoarie în favoarea solidarității breslei mecanic sau comandant exista chiar marinărești, ba chiar mai mult, a în condiții de acalmie sau furtuni de celei universal umane, în acest gradul 8-9, o coeziune, un spirit de volum apărut la Editura „Argus”. întrajutorare, care din relatările scriitorului Mircea Novac, ar trebui

Dragoș Ciobanu



Constantin Tanislav

*Clasici ai picturii
navale internaționale*

AIVAZOVSKY

Ivan Konstantinovich Aivazovsky s-a născut în orașul Feodosia din Crimeea, dintr-o familie de origine armenească.

A absolvit Academia de Arte din St. Petersburg și a pictat cu predilecție peisaje marine.

Între anii 1840-1844 a călătorit și a pictat în Germania, Franța, Spania și Olanda, unde pictura lui s-a bucurat de o mare apreciere.

Reîntors la St. Petersburg, a căpătat titlul de academician și dreptul de a participa la diferite expediții cu navele rusești (Turcia, Grecia, Egipt, America).

Aivazovsky a lăsat în urmă peste 600 de picturi de diferite valori. A fost membru al Academiilor din Stuttgart, Florence, Roma și Amsterdam.

Gheorghe Dumitru





Aventuri pe mare

Suntem în anul 1985, pe un pescador (an în care mai exista flota de pescuit oceanic), în Zona West Africa. Prin contractul de licență a zonei de pescuit, suntem obligați să luăm la bord, să lucreze și trei negrii

din Mauritania. Au probleme cu spălatul, drept pentru care nu-i suferim.

Își aranjează preșulețele la prova la ora 12.00 și se roagă spre Mecca. Trebuie să vin la dreapta cu nava. Repede, își mută preșulețele. Devine interesant. Fac stânga. Aceeași mutare la prova. Sunt haioși foc! Așa că.....dreapta, stânga, dreapta, stânga. La prova este o vânzoleală puternică. Până la urmă au renunțat. M-au reclamat la comandant. Nu am făcut un lucru frumos...dar, Doamne ce distracție!

Macarie Laurențiu Manuel





Elena Dăscălescu

Nevăzute urmele mele

când eram mic
îmi plăcea să calc
pe cărămizile proaspete
piciorul meu intra adânc în lutul moale
fără să le deformeze prea tare
mama le lăsa așa să se usuce
apoi le punea la ars
sunt multe cărămizi cu urmele mele
în pereții casei

ani mulți de atunci
mai trec câte-odată pe-acolo
țârâitul greierilor mă ține treaz
și parcă încep să aud
dincolo de var și piatră
un glas necunoscut de copil
pașii mărunți din pământ
trupul meu răstignit pe inima casei
tot mai departe tot mai înalt
până într-o vreme când adorm
mai întotdeauna râzând
întotdeauna plângând

Mircea Lăcătuș
(Viena -2006)



Alexandra Radu

Artiștii plastici care apar în această revistă:

1. VALENTIN TĂNASE

Tel. 0722503334, Email. valentintanase@hotmail.com

2. ILINCA NATANAEL

Tel. 0740279908, www.ilincanatanael.wordpress.com,

email. victoritadutu@yahoo.com

3. DANA CHIVU

Tel. 0722506154 www.graficasipictura.ro, email.

danaclenachivu@gmail.com

4. ALEX IVANOV

Tel. 0722800445

5. GABRIELA CULIC

Tel. 0721029216, gabrielaculic@yahoo.com

6. DANIELA RELI VOICU

Tel. 0724236933, www.relivoicu.wordpress.com

7. ENEA NICOLAE

Tel. 0216293731 / 0720377822

8. ANA-MARIA VASILESCU

Tel. 0740493620, www.anamariavasilescu.wordpress.com

9. LAURENȚIU MANUEL MACARIE

Tel. 0741089694 / 0727985586, www,laurentiumacarie.wordpress.com,

email. Sculptor_l.macarie@yahoo.com

10. GH. COMAN

Tel. 0214133224 / 0730512630

11. ION HULTOANĂ

Tel. 0722633678

12. VALERIA TOFAN

0216427188 / 0726527088

13. ELENA DĂSCĂLESCU

Tel. 0723957904

14. ALEXANDRA RADU

Tel. 0726855809

Prima apariție a acestei reviste, în acest format, (prima serie) a fost realizată de către Comandorul (r) Emilian I. Munteanu. Îi mulțumim pe această cale și îl așteptăm cu noi proiecte și în randurile noastre.

Redacția

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