



Concurs de natație

La inițiativa Catedrei de Științe Umaniste și Comportamentale a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, pe data de 20 ianuarie 2007 a avut loc cea de-a doua competiție de natație din acest an universitar.



Prima manifestare de acest gen a fost organizată pe patru probe: 50 m liber, bras, echipat masculin și 50 m liber feminin.

Numărul celor dornici să-și încerce forțele și agilitatea a fost impresionant, aproximativ 148 studenți dintre care 24 studente.

Competiția a fost strânsă, iar galeria numeroasă, formată din colegii participanților, a creat o atmosferă antrenantă. Sub supravegherea arbitrilor - lector univ. dr. Bejan Aurel, asistent univ. Lazăr Ion, lector univ. dr. Opreșan Naie, căpitan Olaru Cristinel, căpitan-comandor conf. univ. dr. Ene-Voiculescu Virgil, conf. univ. dr. Atanasiu Lidia - și „urmăriți” de presa locală, concurenții s-au străduit să obțină un loc pe podium.

După concurs, părerile participanților au fost împărțite. „Concursul a fost simplu având în vedere că am făcut înot de performanță”, ne spune studentul Alin Chiriac (grupa 211M), lucru demonstrat de locul I câștigat la proba de 50 m liber. Studentului Popovici Ovidiu (grupa 311 M) i s-a părut „atractiv”, considerând că, atât el cât și ceilalți participanți, sunt pregătiți pentru a se întrece cu reprezentanții altor facultăți din municipiu.

Studenta Alina Ion (grupa 511 C) spune despre proba feminină că a fost „ușoară, chiar relaxantă”. Studenta Consuela Constantinescu (grupa 211 M) consideră concursul ca fiind „o inițiativă binevenită; era nevoie și de probe de natație în întrecerile sportive din Academie; mă bucur că au fost acceptate și fetele în concurs”.

Antrenamentele premergătoare acestui concurs nu au fost intense. „Nu m-am antrenat foarte mult anul acesta, dar a fost bine, aveam o condiție fizică bună fiindcă anul trecut m-am pregătit mai mult”, ne spune studentul Ovidiu Ștefan (grupa 211 M).

Căpitanul Olaru Cristinel, care împreună cu lector univ. dr. Opreșan Naie s-a ocupat de antrenamentele studenților, ne informează că „pregătirile pentru acest concurs au avut loc, practic, doar în ultima lună” dar „studenții au fost serioși în

pregătirea lor. Antrenamentele au avut loc după-amiază, iar cei care au dorit să se antreneze în timpul cursurilor de educație fizică, au avut această posibilitate”.

Au participat, de asemenea, cei trei membri ai lotului de înot al Academiei care au fost clasificați separat de ceilalți concurenți.

În urma acestui concurs, comenta căpitan-comandorul Ene-Voiculescu Virgil, „s-a creat oportunitatea includerii a cel puțin trei membri noi în lot, care ar avea posibilitatea ca în urma antrenamentelor asidue să îi întrecă pe titularii actuali”.

Conf. univ. dr. Lidia Atanasiu, consideră concursul drept „o finalitate a cursului de înot din timpul semestrului întâi”. Au fost selecționați câte trei-patru studenți din fiecare grupă în vederea participării. De asemenea, este posibilă organizarea unui alt concurs de ambarcațiuni sportive.

Se are în vedere, de asemenea, selecționarea și formarea unui lot feminin de înot care să reprezinte Academia în întrecerile sportive, alături de celelalte echipe feminine de atletism, volei și probe aplicativ-militare.



„Concursurile vor avea o ritmicitate trimestrială, în așa fel încât studenții să se pregătească cu aceste ocazii pentru finalele concursurilor pe Ministerul Apărării” completează conf. univ. dr. Ene-Voiculescu Virgil. Începând cu luna aprilie este inclusă în plan organizarea, împreună cu Direcția Tineret și Sport, a unei întreceri sportive universitare între academie și universitățile constănțene: „Ovidius”, „Spiru Haret”, „Dimitrie Cantemir” și Universitatea Maritimă.

Întrebat fiind ce părere are despre inițiativa Catedrei de Științe Umaniste și Comportamentale de a organiza acest concurs, domnul comandor Stanciu Viorel, locțiitorul comandantului academiei, ne răspunde: „Din punctul de vedere al conducerii, aceasta contribuie la formarea ofițerilor de marină atât militari cât și civili. Aceștia nu trebuie să aibă doar o pregătire de specialitate ci și disciplină și o condiție fizică bună. Sportul oferă aceste lucruri, îi educă pentru a fi disciplinați și le oferă o condiție fizică

Diana CHINDRIȘ



N.R.
Responsabilitatea pentru conținutul articolelor publicate revine autorilor

ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ

Învățământul superior românesc, datorită aderării din timp la Procesul Bologna, are un statut european cu mult înaintea altor instituții ale statului. Explicația tuturor modificărilor pe care le-a suferit în ultima perioadă este aceea că Uniunea Europeană dorește ca toate țările membre să dispună de un sistem de învățământ compatibil.

În contextul schimbărilor survenite, ca urmare a alinierii la cerințele Procesului Bologna, a fost adoptată Legea 288/2004

privind organizarea studiilor universitare, care hotărăște, printre altele, reducerea duratei învățământului ingineresc de la 5 ani la 4 ani.

Ce a însemnat, concret, această mare schimbare pentru instituția noastră, ne explică domnul cpt. cdor. Aurel BENEDIC, ofițer II cu planificarea și organizarea învățământului în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Începând cu seria 2005-2009, studenții Facultății de Marină Civilă și ai Facultății de Marină Militară vor beneficia, la absolvire, de o diplomă recunoscută automat, fără examene sau teste suplimentare, oriunde în Europa. Principala diferență între această promoție și cele anterioare este că acestea din urmă aveau masteratul cu o durată de un an, în timp ce, pe viitor, vor fi necesare studii cu durata de doi ani pentru obținerea acestuia.

„Programa de învățământ este în esență aceeași, ne spune căpitan comandorul BENEDIC, apărând desigur mici schimbări de la an la an, având ca finalitate perfecționarea organizării studiilor pentru viitoarele generații. Specializările, materiile de bază și titulatura diplomelor au rămas neschimbate; s-a redus numărul de ore, implicit, s-a redus conținutul programelor.”

Nu se pune problema avantajării sau dezavantajării unei promoții, nu va exista concurență între cele două serii de studenți militari, care vor absolvi în 2009. Conform concepției actuale de formare a ofițerilor de marină, studenții din seria 2005-2009 vor urma, după absolvire, un curs de formare în Școala de Aplicație, în timp ce studenții seriei 2004-2009, vor fi repartizați după vechile criterii.

Inerent, apar probleme în urma unei astfel de modificări, cum ar fi tendința de a “înghesui” sau de a “goni” prin materie pentru a putea parcurge aceeași cantitate de informații într-un timp mai scurt, dar se lucrează continuu la estomparea discrepanțelor dintre programele analitice și numărul de ore alocat fiecărei materii. Se preconizează ca în următorii ani să se definitiveze acest proces de transformare, aliniind și mai mult învățământul de marină românesc la cel european.



Diana CHINDRIȘ



COORDONATE EUROPENE ALE STUDENȚIEI

Odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, se așteaptă schimbări majore în domeniul politic, economic, administrativ, cultural etc. Schimbări pozitive se așteaptă și în sistemul educațional, iar acestea vor fi resimțite, în mare parte, de generațiile viitoare de studenți.

Pentru studenți, integrarea în UE se traduce prin posibilitatea de a învăța la universități de prestigiu, în anumite cazuri pe bani mai puțini decât în țară. Universitățile europene îi așteaptă de-acum pe studenții români la fel ca și pe cei străini. Pe lângă taxele mult mai mici, și modul de înscriere va fi mult simplificat. Astfel că, universitățile românești, mai ales cele care oferă locuri nesubvenționate de buget, ar trebui să gândească în perspectivă și să găsească noi metode de a atrage studenții, în condițiile în care taxele percepute de unele instituții de învățământ superior din Uniunea Europeană nu sunt cu mult mai mari decât cele din România.



Europeni cu drepturi depline

Dacă până acum studenții români făceau parte din categoria extracomunitară, începând cu anul universitar 2007-2008, ei sunt cetățeni europeni cu drepturi depline, astfel că vor fi tratați ca atare. Taxele de mii sau zeci de mii de euro la universitățile bune ale Europei i-au descurajat pe tinerii români până acum. Nu mai este cazul, pentru că, din acest an, cei care vor să meargă la o universitate din Marea Britanie, Franța, Spania sau țările nordice vor plăti aceleași taxe anuale de studiu ca și tinerii din țările respective. Studentul român, în calitate de cetățean european, va putea merge la facultățile din UE ca orice student european, chiar și gratuit. Asta, însă, cu condiția să reușească să ocupe un loc subvenționat de buget.



4.500 de euro, un an la Cambridge

Chiar dacă taxele pentru studenții din țările UE sunt mai mici, unele universități percep sume destul de piperate și pentru ei. Una dintre universitățile celebre ale lumii, Cambridge, solicită studenților, anual, o taxă de 3.000 de lire sterline, adică aproximativ 4.500 de euro. La această sumă se adaugă și plata cazării în campusul din Cambridge. Aceasta se ridică la 10.000 de lire pentru un singur an, ceea ce înseamnă 14.500 de euro. În total, un an de studii la Cambridge înseamnă 19.000 de euro. Astfel că un tânăr român, oricât de european ar fi, trebuie să aibă mijloace materiale serioase pentru a urma o astfel de instituție de învățământ. Comparativ cu taxele percepute studenților extracomunitari, însă, aceste sume sunt mult mai mici. Până la 1 ianuarie 2007, românii plăteau pentru un an la Cambridge, pe lângă cele 10.000 de lire pentru cazare, între 9.000 și 22.000 de lire pentru cursuri, în funcție de specializări.



Master la prețuri rezonabile

În ceea ce privește studiile "post-graduate", românii vor avea de acum "taxe europene" și la cursurile de masterat la universitățile din Uniunea Europeană. Dacă un an de masterat la școlile din străinătate costa până la 12.000 de euro, taxele s-au înjumătățit la majoritatea dintre ele. Spre exemplu, un an de masterat la Cambridge îl costă pe românul proaspăt european cam 200 de euro. Tot în Marea Britanie, la University College din Londra, față de 12.000 de lire cât plătesc masteranzii din țările ce nu fac parte din UE, românii vor plăti doar 3.400 de lire, la fel ca britanicii. În Olanda, la Maastricht, un an de master costă 1.500 de euro pentru cetățenii UE, față de 11.500, cât plătesc cei din afara comunității. Mai ieftine sunt ofertele universităților franceze. La Nisa, un an de master îi va costa pe români 211 euro, iar pe studenții non-UE, dublu. În Danemarca, la Universitatea de Sud, tinerii din țările membre au șansa de a studia chiar gratuit, față de ceilalți, care plătesc peste 19.000 de euro pe toți cei trei ani de masterat. În România, media pentru un an de master este de 600 de euro.

Un alt avantaj al integrării României în UE este acela că, atât elevii, cât și profesorii pot studia sau pot preda în străinătate. Elevii se pot înscrie la orice școală din respectivele țări, în aceleași condiții ca și copiii din acel stat membru. Elevii care învață în școlile din România, pot participa, în continuare, la schimburile școlare internaționale (exchange), prin proiectele promovate de propria școală.

O mare provocare

Taxele rezonabile impuse de instituțiile de învățământ superior din țările membre ale Uniunii Europene reprezintă o mare provocare pentru universitățile românești. Mai ales pentru facultățile care oferă locuri nesubvenționate. Ele vor trebui să elaboreze noi strategii de a atrage studenții, care ar putea fi tentați mai mult de studiile la o universitate europeană. Un an de studiu pe un loc nesubvenționat la o universitate din România costă între 400 și 600 de euro.

Orice elev, care se va înscrie într-o școală din Uniunea Europeană, poate studia, la cerere, limba română sau cultura și civilizația românească. Elevii pot cere directorilor de școli sau autorităților locale să organizeze astfel de cursuri.



PIRAȚII MILENIULUI III

Pirații sunt de multă vreme un subiect fascinant pentru scriitori și artiști. Oricare ar fi poziția lor în raport cu legea, pirații rămân pentru noi niște figuri enigmatice, întrupări ale aventurierului ideal, care sălășluiește în fiecare dintre noi.

Termenul de **piraterie** provine din limbajul navigatorilor, specificând tâlhării, sau jafuri pe mare, cei care le practicau fiind numiți: pirați, corsari, hoți de mare. Exemple de piraterie de-a lungul istoriei sunt multe: jafurile privind transportul cerealelor din Egipt la Roma, sau a flotei de argint spaniolă din secolele XVII/XVIII, sau, în zilele noastre, pirateriile din strâmtoarea Malakka (Indonezia). Așa numita "epocă de aur" a pirateriei a avut loc între anii 1680 - 1720, fiind sprijinită de unele puteri maritime ca Anglia și Franța.

Vremea piraților nu a apus. Pirateria pe mare este un fenomen actual și, la fel ca în trecut, prețul plătit poate fi chiar marfa transportată, banii sau chiar anumite favoruri politice și administrativ-teritoriale. Corăbiile de odinioară, au fost înlocuite cu "bancuri" de bărcuțe rapide, pe care se află echipaje mici, dotate însă cu arsenal militar de ultimă oră. Principalele lor ținte sunt cargourile cu puține persoane la bord, ambuscate în strâmtoări, unde posibilitățile de a realiza manevre salvatoare sunt aproape inexistente. În majoritatea cazurilor, este sechestrat echipajul navei, urmărindu-se apoi încasarea unor recompense semnificative din partea țării de rezidență a victimelor.

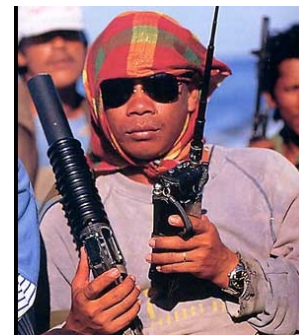
Alteori, scopul reținerii temporare în larg este identificarea seifului în care sunt depozitate sumele necesare plătirii taxelor portuare de staționare și, evident, golirea lui în cel mai scurt timp cu putință.

Pirateria contemporană are, totodată, motivații politice. După dizolvarea guvernului în Somalia (1991), corsarii, din apele înconjurătoare, au sechestrat nave ale ONU, care transportau ajutoare. Susținătorii regimului înfrânt urmăreau să instaureze haosul și panica, jefuind până și pescadoarele ONU.

În 10 ani, începând din 1993, numărul cazurilor de piraterie, care au avut cauze politico-administrative, s-a triplat. În primul semestru al anului 2003, au fost consemnate cele mai numeroase atacuri din istoria ultimilor 100 de ani: 234 de sechestrări, 16 morți, 52 de răniți, 193 de ostatici. În aceeași perioadă a anului 2004, au fost raportate 182 de cazuri, dintre care 50 s-au petrecut în apele indoneziene. În schimbul eliberării, corsarii pot pretinde sume exorbitante de bani, autonomie de acțiune în anumite arealuri, eliberarea unor ostatici, repatrierea rezidenților reținuți în alte state și alte favoruri politice.

Strâmtoarea Malacca, în largul coastei Indoneziei, este cel mai important "centru" al pirateriei mondiale. Vasele de marfă sunt obligate să se deplaseze lent prin acest pasaj îngust, care leagă Indonezia de India și China, motiv pentru care pot fi lesne atacate de pirați. Forțele navale ale Indoneziei, Malaeziei și Singapore au intensificat semnificativ operațiunile de patrulare a zonei, pentru combaterea fenomenului, însă cele mai recente statistici arată că o treime din raidurile piraților lumii se derulează tot în interiorul sau în preajma Strâmtoării Malacca.

Pirații moderni se deplasează în ambarcațiuni mici și rapide. De obicei, sunt înarmați și își deghizează ambarcațiunile drept vase comerciale, atacând vapoarele de marfă cu echipaje mici, jefuind echipajul sau conținutul seifulor navei. Adeseori,ucid echipajul vasului atacat. Vasul fie este scufundat, fie furat și repus în circulație sub un alt nume.



Pirații mileniului trei poartă armament de ultimă oră, care include: AK-47, telefoane mobile, GPS-uri, bărci cu motor de sute de cai-putere și chiar aruncătoare de grenade.

Multe porțiuni din apele internaționale sunt acum protejate cu succes de serviciile pazei de coastă. Totuși, se estimează că pirateria produce anual prejudicii în valoare de 8,5 milioane lire sterline.

Judecarea, amendarea și condamnarea actelor de piraterie au constituit totdeauna un subiect delicat în codurile civile. Jurisprudența nu a putut încadra activitatea piraților într-o anumită specie de infracțiuni, actul în sine petrecându-se de multe ori în apele internaționale. Echipajele sunt mixte, compuse din persoane de naționalități diferite, astfel că aplicarea unor pedepse colective este de-a dreptul imposibilă.

[Webografie: www.descoperă.ro; www.discovery.ro]



CURRICULUM VITAE

CV-ul este o notă asupra activității, ce se trimite unei instituții sau firme cu menirea de a o informa asupra persoanei tale. Scopul CV-ului este să obțină o invitație la un interviu. CV-ul tău este o dovadă a capacității tale de a comunica și de a te organiza. Un CV foarte bine realizat arată prin el însuși ce angajat valoros ai putea fi. Este necesar, așadar, să respecți câteva reguli de prezentare și de redactare.

Aceasta nu înseamnă însă că trebuie să copiezi cu fidelitate modelele propuse în revistele de specialitate sau în ghidurile practice. Din aceste modele te poți inspira, adaptându-le personalității și pregătirii tale.

Există mai multe tipuri de CV-uri, între care cele mai utilizate sunt:

1. CV-ul cronologic: prezintă într-un mod secvențial activitățile cele mai recente și continuă cu cele mai îndepărtate în timp. În cadrul acestui tip de CV nu este necesară menționarea tuturor activităților, mai ales a celor nerelevante pentru postul vizat, dar trebuie acordată atenție faptului că CV-ul să nu conțină elemente de discontinuitate neexplicate, ceea ce ar putea duce la apariția unor concluzii eronate sau defavorabile.

Acest tip de CV nu îi avantajează pe cei cu schimbări repetate în carieră sau pe cei cu experiență puțină. Este însă deosebit de avantajos pentru cei care își caută un nou loc de muncă, având o experiență de muncă solidă și o evoluție relevantă a angajărilor anterioare. Este tipul de CV preferat pentru domeniile tradiționale (în educație, sănătate, management).

2. CV-ul funcțional: pune accentul pe realizări fără a ține cont de cronologia lor. Acest tip de CV este indicat pentru cei care doresc o schimbare a carierei, sau a profilului de activitate, când se vrea o evidențiere a anumitor calități, care nu au fost folosite în experiența de până acum. Este folosit și în cazurile în care nu aveți experiență deloc.

STRUCTURA CV-ULUI

Orice CV trebuie să conțină: informații personale, educație, experiența profesională, eventual hobby-uri.

La „Informații Personale” scrie: numele și prenumele, cetățenia, data nașterii, adresa și numărul de telefon la care poți fi găsit. Nu uita numărul tău de contact pentru că oricât de bun ar fi CV-ul tău, fără un număr de telefon nu poți fi găsit. Aduăgă și adresa de e-mail, în cazul în care ai una. Dacă nu ai, fă-ți!

Lasă un spațiu liber și continuă cu „Studiile”: liceu, facultate, învățământ postuniversitar. Școala generală nu se include în CV. Contează liceul și studiile care urmează.

Vei scrie studiile pe care le ai în ordine invers cronologică. Menționează perioada în care ai urmat cursurile, instituția de învățământ și profilul sau specializarea.

Lași un alt spațiu și continui cu „Experiența Profesională”, unde trebuie să scrii activitățile profesionale tot în ordine invers cronologică: de la cel mai recent loc de muncă. Trebuie să indicii perioada în care ai lucrat, compania la care ai fost angajat și postul pe care l-ai avut.

După un alineat nou, vei completa CV-ul cu informații despre certificatele sau abilitățile tale. Trebuie să incluzi dacă ai permis de conducere, ce limbă sau limbi străine cunoști și dacă știi să lucrezi cu calculatorul.

Poți să incluzi în CV și hobby-urile. E bine să scrii hobby-uri reale. Dacă îți place să citești, scrie că îți place să citești! Nu trebuie să scrii că îți place tenisul doar pentru că tu crezi că e mai potrivit pentru un post de manager. Menționarea hobby-urilor e mai mult o cutumă și nu e indispensabilă pentru CV.

PONTURI

Ordinea activităților în CV, atât a studiilor, cât și a locurilor de muncă trebuie să fie invers cronologică. Ce faci tu în momentul de față e important. Nu contează că la al cincilea loc de muncă ai fost ospătar, dacă acum ești director la resurse umane.

Studentii sau absolvenții fără experiență, e bine să detalieze informațiile despre educație pentru a arăta că au încercat să se dezvolte. Trebuie să includă sesiuni de comunicare, practică, burse, activități extrașcolare..

De exemplu, vei scrie că ai fost membru într-o trupă de teatru (dă și numele) și nu că ai jucat în multe piese de teatru, adică scrii rolul tău concret și nu faci descrieri generale.

Cei care lucrează și sunt implicați în mai multe proiecte vor scrie responsabilitățile principale. Nu trebuie să scrii fiecare responsabilitate pentru că un CV de 5 pagini nu va fi citit. Scrie despre realizările de la locul de muncă pentru a arăta cea mai mare reușită sau cel mai mare proiect, de exemplu „am crescut vânzările cu 30% în ultimele 6 luni”.

Menționează dacă te-ai aflat în poziția de coordonator, precizând numărul exact al oamenilor avuți în subordine și/ sau cel mai mare buget administrat.

CUM SĂ FIE CV-UL?

Adevărat, clar și concis.

Nu te lăsa influențat de cei care spun să treci ce vrei în CV; informațiile pot fi verificate la interviu sau la contactele tale: actuali și foști colegi, profesori, șefi.

Tot ce scrii va fi clar dacă respecți o ordine a datelor. O firmă de recrutare de personal propune succesiunea: informații personale, care includ și datele de contact, educație, experiența profesională, limbă străină, operare calculator și hobby-uri.

Pentru a fi concis, folosește verbe și evită descrierea. Un CV bun are 70% verbe.

CUM SĂ NU FIE CV-UL

- nu scrie mai mult de două pagini;
- nu scrie pe hârtie de proastă calitate sau pe hârtie colorată;
- nu faci corecturi de mână - nu numai că arată neprofesionist, dar este și greu de citit;
- nu relatează despre vechile locuri de muncă fără nici o semnificație pentru situația prezentă;
- evită repetițiile;
- evită fotocopierea multiplă a CV-ului pentru a nu pierde lizibilitatea textului;
- fii sincer și nu inventa povești fabuloase despre performanțele tale;

Alte greșeli:

- informațiile nu sunt prezentate într-o succesiune logică, fiind greu de urmărit;
- propoziții și paragrafe prea lungi, care oferă prea puține informații;
- nu este orientat spre rezultate, nu arată ceea ce de fapt ai realizat în cadrul slujbei;
- conține prea multe detalii irelevante;
- prea încărcat grafic - fonturile elegante, fotografiile distrag atenția de la claritatea prezentării;
- neinclusiunea unei liste de abilități. O astfel de listă, inclusă într-un Curriculum Vitae, este una dintre cele mai "grele" arme pe care o ai la îndemână. Un candidat care și-a făcut temele, știe foarte precis care sunt competențele și abilitățile cerute în slujba solicitată. Această secțiune va înșirui toate calitățile tale legate de ceea ce necesită viitorul loc de muncă.

Cel mai important este că statele membre trebuie să plătească organizarea orelor respective. Directorii pot atrage mai mulți bani pentru școală, accesând fondurile structurale, cum ar fi Fondurile Sociale Europene, sau pentru reabilitarea școlilor, prin Programul Operațional de Dezvoltare Regională. În acest mod, vor putea fi strânse și alocate cu mai multă ușurință fonduri pentru îmbunătățirea orelor de curs (calculatoare, materiale adiționale). Integrarea în Uniunea Europeană aduce beneficii și cadrelor didactice, astfel că profesorii capabili, dar nemulțumiți de salarizarea românească, își pot căuta un loc de muncă în țările UE. Încadrarea și salariile lor vor fi aceleași ca și ale profesorilor din respectivul stat. Ei pot participa, de asemenea, la cursurile de formare profesională, din statele membre, prin programul comunitar integrat de învățare pe tot parcursul vieții (exemplu: Lifelong Learning) cu o taxă accesibilă. Va fi o încercare grea pentru universitățile noastre, pentru că trebuie să se adapteze rapid la standardele europene.

Studii recunoscute în UE

Dacă până acum studenții români trebuiau să dea diferențe pentru a putea studia la o universitate străină, în cazul în care aleg să rămână în România pot sta liniștiți. Diploma obținută la universitățile românești este valabilă oriunde în țările membre ale Uniunii Europene. Există însă o condiție pe care studenții trebuie să o respecte: să obțină numărul de credite cerute pentru a promova. Pe de altă parte, și studenții străini din Uniune, care vin să urmeze cursuri oferite de universitățile românești, obțin diplome recunoscute în țara de origine și în toate țările membre. În România, străinii vor avea același regim ca studenții autohtoni. Adică, studiază gratuit dacă sunt pe un loc subvenționat, cu condiția de a îndeplini numărul de credite cerut de fiecare facultate/universitate în parte.



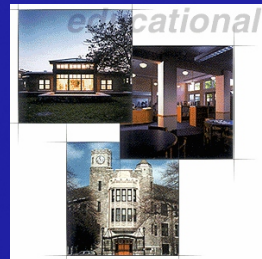
Interesați și nu prea

Deschiderea largă pe care o au mai nou tinerii români spre universitățile din Europa îi atrage și nu prea. Ei au argumente pro și contra plecării în străinătate, argumente care nu țin neapărat de tarifele practicate de universitățile din Uniunea Europeană. Spre exemplu, o mare parte dintre studenții sibieni se declară reținuți în ceea ce privește continuarea studiilor în țările membre UE, aceasta deoarece cheltuielile legate de cazare sunt considerate prea mari față de cele din țară.

Depărtarea de cei dragi îi descumpănește pe unii. Alții, care au terminat o facultate în România și lucrează în prezent în companii multinaționale din UE, susțin că „educația pe care o primesc în facultățile europene nu diferă cu mult față de cea din România”. Pe de altă parte, studenții de la Facultatea de Inginerie, de pildă, cred că sunt privilegiați. Cei mai buni dintre ei sunt selectați încă de pe băncile facultății pentru a lucra la firme internaționale, indiferent că studiază la facultăți din România. Dacă studenții români pot învăța după reguli europene, același lucru e valabil și pentru studenții europeni care vor să învețe la noi. Tezele de doctorat costau între 845 și 1.550 de dolari lunar. Începând cu 1 ianuarie 2007, studenții UE nu vor mai fi obligați să scoată aceste sume din buzunar, ei fiind tratați, de acum înainte, ca și studenții români. România aplică, începând cu acest an, Regula Gravier, care presupune accesul nediscriminatoriu la învățământul superior, pe baze egale, a tinerilor din statele membre UE. Străinii vor plăti aceleași taxe pe care universitățile le prevăd și pentru studenții români. Mai mult, aceștia ar putea beneficia de locurile subvenționate de la bugetul de stat, dacă susțin și trec examenul de admitere organizat de fiecare departament în parte. Prin urmare, studenții români, care candidează pentru un loc la un departament cu predare într-o limbă străină, vor concura, de la egal la egal, cu tinerii veniți din statele UE.

Adio, burse de merit!

Dacă studiile în străinătate se vor ieftini, pentru studenții care învață în România și sunt bursieri, aderarea înseamnă că ei ar putea pierde aceste bonificații, ca urmare a faptului că în UE astfel de burse nu se acordă din partea statului. În România, este încurajată bursa profesională: înveți bine, ai bursă. În țările dezvoltate, acest fel de burse nu există. Acolo, studenții primesc așa-numitele burse profesionale de la companii. Statul nu dă decât burse sociale. Sistemul lor de finanțare este integral. Există state unde nu se cunoaște noțiunea de școală la buget, iar altele, ca Franța, care nu au noțiunea de învățământ particular.



Conform dictonului latin : „MENS AGITAT MOLEM” (Spiritul pune în mișcare materia), ce-ar fi dacă noi, studenții, printr-o activitate mai laborioasă și exigentă în cadrul universităților noastre, am ridica prestigiul acestora, transformându-le în adevărați magneți pentru tinerii și universitățile din țările occidentale ?!

[Prelucrare după articolul „Student în UE”, apărut în ziarul “Curentul”, nr.8, 12 ianuarie 2007]



SINDICATUL LIBER AL NAVIGATORILOR

Sindicatul liber al navigatorilor din flota maritimă comercială (SLN) este singurul loc în care navigatorii români pot fi îndrumați în rezolvarea problemelor care apar în viața lor profesională. Începând din anul înființării, 1989, SLN a avut de înfruntat numeroase situații de criză peste care a reușit să treacă, găsind soluții favorabile pentru membrii lui.

ISTORIC

Domnul Adrian Mihălcioiu, președintele SLN, spune despre sindicat că are „*o istorie mai nouă*”. SLN a fost primul sindicat înregistrat în România. În 1990 au început demersurile pentru afilierea la International Transport Workers Federation (ITF), iar peste doi ani devenea membru fondator al Federației Europene a Transportatorilor. Anul 1994 aduce, „*după cum bine știți, colapsul flotei românești*”. Între 1994-2000 navele românești s-au confruntat cu numeroase dificultăți economice, financiare și legislative. Astfel încât s-a ajuns la situația în care flota a fost privatizată.

Acesta a fost un moment dramatic pentru navigatorii români, vânzarea navelor românești a însemnat pierderea a numeroase locuri de muncă. SLN a căutat însă încheierea unor contracte internaționale cu armatori străini pentru a oferi locuri de muncă. Primul contract colectiv de muncă acceptat de ITF s-a încheiat în 1994. Acesta s-a negociat, apoi, cu mai multe companii internaționale.

Numărul membrilor de sindicat a scăzut drastic în 1998, ajungând la cifra de 800 față de 12.000 în 1990. Sindicatul a trecut peste această „mare sincopă” cum o numește dl. Mihălcioiu, a negociat contracte pentru ca membrii să poată lucra cu parteneri externi. În anul 2002, 2500 de navigatori navigau în condiții cerute de standardele internaționale.

ACTUALITĂȚI

Anul 2007 aduce SLN, ca număr de membri, la nivelul perioadei dinaintea colapsului, luând în considerare numărul de oameni din care este format un echipaj în ziua de azi, în raport cu numărul de oameni ce forma un echipaj în acea vreme.

SLN are, la ora actuală, acordul ITF de a negocia în numele acestuia contracte internaționale. Astfel, SLN are peste 95 de contracte internaționale cu aproximativ 70 de nave acoperite de acestea.

România se află pe locul 10 în lume, conform unui studiu efectuat în 2005, ca număr de navigatori care vizitează porturile internaționale, asigurând 2% din numărul total de navigatori ai lumii (aproximativ 10.000).

SLN

membru în Comisia Maritimă de Dialog Social - Bruxelles

membru al International Transport Workers Federation

membru al Organizației Internaționale a Transportatorilor

Participant la întrunirile Comisiei Maritime Europene

Participant la întrunirile legate de Tacticile curente ITF

PERSPECTIVE

În momentul de față, SLN se confruntă cu ceea ce poate deveni o nouă situație de criză. Întrebat fiind care sunt perspectivele studenților Academiei Navale în contextul aderării României la Uniunea Europeană, dl. Mihălcioiu ne informează că sunt „*sumbre pentru moment*” datorită unor probleme care au apărut în negocierea contractelor între armatorii străini și navigatorii români. Odată cu dobândirea calității noastre de membru al U.E., este necesar ca armatorii să plătească taxe suplimentare la încheierea contractelor. În aceste condiții, este necesară implicarea Ministerului Muncii pentru a preveni defavorizarea navigatorilor români. Se impune, astfel, încheierea unor înțelegeri între statul român și alte state care să rezolve această situație.

Deși există un deficit apreciabil de ofițeri la bordul navelor europene, cererea de cadeți este mică în comparație cu oferta. Domnul Mihălcioiu propune încheierea unor înțelegeri la nivel ministerial, asemănătoare celor încheiate de state precum Polonia și Letonia, pentru angajarea cadeților români pe navele țărilor comunitare.

În afara înțelegerilor realizate de SLN, există prea puține protocoale care să faciliteze studenților marinari efectuarea perioadei de cadeție. Mai mult, SLN informează studenții, îi îndrumă în alegerea unui loc de muncă, le funizează informații clare și obiective și îi consiliază în vederea opțiunii. Din păcate, datorită numărului de alternative redus, studenții ignoră sfaturile SLN și, de multe ori, întâmpină probleme grave în relațiile cu angajatorii.

Încrezător în egalitatea șanselor și dorind să ofere tuturor generațiilor aceleași posibilități, adesea SLN se lovește de un „*sistem care descurajează și scoate din concurență navigatorii români*”.

Diana CHINDRIȘ

Toată această ceată de cuvinte încearcă să acopere adevărul despre durerea singurătății. Cine nu știe că declarațiile de dragoste sunt mult mai rare decât certurile?

Ele sunt atât de rare, încât încap toate într-o emisiune. Dacă ne-ar ajunge puterea ca să ne scuturăm capetele de amețeala reclamelor și am feri puțin această perdea artificială, ca să privim ce se petrece dincolo de declarațiile de dragoste, am vedea fața crudă a realității.

Inima omului nu e o jucărică pe care poți să o înfrumusețezi cu o fundiță roșie, ea e ceva mai mult. Iar dragostea nu încapă într-o caricatură cu cățeluș de pe o felicitare americană. Dragostea nu se măsoară.

Toată această mascaradă e înfiorător de tristă. Tânăr fiind, cum poți să îmbraci această mască de bufon și să uiți înălțimile de unde ai coborât, ca să spui câteva replici pe această scenă a deșertăciunii în schimbul unor ochelari de soare? Cine e rău? Sfântul Valentin? Nu. Dragostea? Sigur că nu. Rea e numai atitudinea. Toată drama vieții noastre are la bază aceste jocuri necugetate ale tinerilor cu trupurile și sufletele lor. Tocmai pentru că dragostea trebuie trăită, nu trebuie să o consumați degrabă, tocmai pentru că e frumoasă, nu trebuie pusă spre vânzare, tocmai pentru că e atât de rară, nu trebuie neglijată când se ivește. Cum poate ceva atât de frumos, atât de înălțător, atât de rar și atât de scump ca dragostea să-ți iasă în cale chiar în acele zile neghioabe cu baloane și discuții fără haz? Nu credeți chiar pe oricine face astfel de declarații, dacă vreți să le auziți măcar o dată în viață spuse cu sinceritate.

Nu construiți palatul prieteniei voastre din cărămizile multe și strălucitoare, care se dau pe gratis, ale poftei, ci căutați pietrele tari ale iubirii adevărate. Căci pofta, care este tot timpul în mișcare, s-ar putea să vă lase singuri și să plece, iar dragostea..., dragostea niciodată nu cade.

Toate-mi sunt îngăduite, dar nu toate de folos. Toate îmi sunt îngăduite, dar nu mă voi lăsa biruit de ceva. Morala creștină nu ne interzice să ne îndrăgostim, ci numai ne recomandă să nu ne ucidem între noi. Câți ulcerosi nu mănâncă murăturile care le plac, ca să nu-și producă dureri? Câți nu beau bere și nu se duc în baruri, chiar nu mănâncă carne, pentru că adună bani pentru

mașină sau televizor? De ce dar ne miră că unii oameni folosesc cu măsură plăcerile acestei vieți, ca să nu ajungă la catastrofele în care au pierit semenii lor?

S-ar părea că e o contradicție în doctrina creștină: pe de o parte, Dumnezeu ne-a făcut atât de frumoși și a lăsat atracția aceasta atât de puternică între bărbat și femeie, iar pe de altă parte, ne recomandă fecioria. Ce-i asta, un fel de sadism divin? Da, pofta a sădit-o Dumnezeu, și, dacă vreți, pofta a ținut omenirea până acum. Nu, nu numai pentru că prin ea se nasc oameni noi, ci pentru că, dacă nu ar fi fost pofta, bărbații și-ar fi omorât pur și simplu femeile, iar femeile ar fi fugit de ei. E atât de puțină dragoste între femei și bărbați, încât numai pofta îi poate ține împreună. Câte perechi au fost gata să se despartă pentru totdeauna, dar pofta i-a întors înapoi. Dumnezeu știa asta.

Există două atracții diferite, una irațională, cea a poftei, care nu poate să lipsească, și cea a dragostei, la care se ajunge prin virtute. Mai înainte de a alerga ca să-ți ridici talonașul de câștigător, întreabă-te dacă ai priceput care e diferența între ele. Dacă nu vezi nici o diferență, aleargă mai departe.

Acum, o lume întreagă sărbătorește biruința poftei asupra dragostei. Chipul omenesc se retrage timid de pe arena lumii și în locul lui apare Animalul. Aceasta se simte în toată arta modernă, aceasta vedem în tablourile baroce, cu femei care ne arată spatele în locul feței. Aceasta vedem în filmele cu măști de animale umanizate. Aceasta se remarcă la femeile tinere care nu se mai văd din cauza picioarelor și a sânilor și a tinerilor din care au rămas numai gecile și pantalonii. A dispărut din viața noastră chipul pur și simplu, fața celui iubit.”

Fragment din „Între Freud și Hristos”

Savatie Baștovoi



De ce ne place atât de mult „Saint Valentine”?

„Sărbătorile tradiționale sunt zâmbetul unui popor. E destul să nimerești la una din ele ca să afli, fără cuvinte, o istorie de secole, uneori de milenii. La noi, la români, una din aceste sărbători a devenit <<Saint Valentine>>.

Această sărbătoare, fără îndoială, are în ea o putere uluitoare. Deși românii au aflat de existența ei de puțină vreme, iar mulți încă mai învață să-i pronunțe denumirea corect, ea a devenit foarte populară, stârnind mai multă vervă și pregătiri decât sărbătorile deja învechite, cum sunt Crăciunul și Paștele.

Este, într-adevăr, un rebus psihologic să explici cum tineri care nu au citit niciodată viața unui Sfânt, arată atâta entuziasm față de acest <<Saint Valentine>>.

[...] Oamenii au simțit dintotdeauna nevoia să dea faptelor lor un caracter universal și nobil, mai ales caracterele tari și energice, cum sunt tinerii. Pentru că universul spiritual la această vârstă e suficient de restrâns, tânărul atribuie conținut metafizic tuturor sentimentelor și chiar senzațiilor mai puternice. Există însă ceva de care nimeni nu se poate lipsi, acel ceva este dragostea, care în mintea tânărului o reprezintă ideea cuplului fericit. Orice obstacol în calea realizării acestui cuplu este vrednic de dispreț. Obstacolul cel mai mare însă, este morala creștină și părinții. Tânărul îndrăgostit se trezește dintr-odată atacat, pe de o parte, de Dumnezeu și, pe de alta, de proprii părinți. El rămâne, ce dureros, fără origini.

Tradiția romano-catolică a rezolvat genial acest conflict, inventând această sărbătoare a Sfântului Valentin. Tânărul nu numai că este încurajat să aibă o „prietenă”, ci dobândește și binecuvântarea Bisericii, adică a lui Dumnezeu, prin care se împacă și cu părinții, și cu istoria. El nu numai că își păstrează ceea ce a avut, ci dobândește și ceea ce nu avea. E un fel de a împăca oaia cu lupul.

O astfel de <<împăcare>> nu a existat niciodată în Biserica de Răsărit, ea nu există nici în Evanghelie.

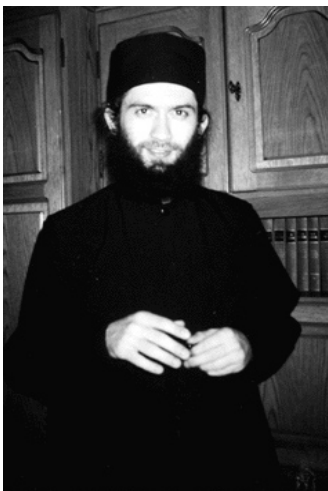
Pentru că noi am avut fericirea (sau nefericirea, pentru mulți) de a ne naște în zodia lui Hristos, nu putem să mergem la templul Afroditei având în piept insigna cu Sf. Valentin. Vremea Luperkaliilor a trecut, fecioarele care își pierdeau fecioria pe malul Tibrului în vremea Imperiului Roman nu trebuie să și-o piardă astăzi în numele Sf. Valentin cu aceeași seninătate. Nu trebuie să primim aceste șoapte demonice, dacă avem

măcar o mică simpatie pentru acest Sfânt Valentin, iar dacă ne place mai mult să rămânem în desfrâu, atunci să-l urâm pe acest Sfânt Valentin, să-l urâm cu adevărat, după cum și el a urât desfrânarea noastră!

Tânărul are cel puțin două motive de a se alătura acestei sărbători:

fie că e împins de pofta trupului, ceea ce e firesc, fie de acea plăcere a lui Nietzsche de a rescrie religia creștină, ceea ce e demonic. Nietzsche, care se credea atât de puternic, a ajuns să fie strivit de demonul său. Faptul că boala lui Nietzsche și toate ideile lui au fost insuflate de duhurile întunecate o arată ultima sa scrisoare, în care bolnavul semnează cu numele împotriva căruia a luptat toată viața, nu fără o influență străină voi să sale: <<Crucificatul>>. Cert este că și cei care sărbătoresc această sărbătoare sunt posedați de demoni nu numai pentru că reclamă desfrâu, ci mai ales pentru că se acoperă cu numele unui mucenic al lui Hristos, așa ceva pot să facă numai demonii. Iisus Hristos, ieri și azi și în veci, este același. Să nu ne gândim că dacă vom fi mulți, Îl vom constrânge pe Dumnezeu să schimbe legile moralei divine, după cum se obțin azi legi în urma mitingurilor din piețe. Aceste teologhiseli prea libere în jurul Sfinților și a credinței creștine sunt extrem de grave.

Dacă iubești pe cineva cu adevărat și vrei să-ți unești viața cu el, du-te și spune-i și căsătoriți-vă. Dar cum poți să vinzi declarații de dragoste într-o emisiune televizată pentru un tricou sau o bască nenorocită? Atâta costă cuvintele tale? Fata pe care o iubești nu-ți este de ajuns premiu și spectator al dragostei tale sau crezi că te va iubi mai mult dacă va vedea că ceea ce îi spui numai ei în taină vei putea spune și unei pizza? Nu este o mai mare umilință decât a-ti vedea iubitul sau iubita spunând și altcuiva cuvintele pe care credeai că ți le spune numai ție. Sau nu înțelegi că dacă o poate spune la microfon, o poate spune și altcuiva, când nu ești tu de față?



INSTITUTUL NAȚIONAL DE CERCETARE-DEZVOLTARE MARINĂ „GRIGORE ANTIPA”



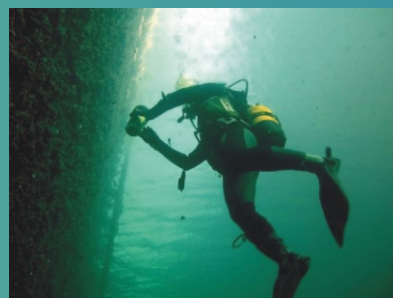
Institutul Român de Cercetare Marină „Grigore Antipa” (IRCM) a luat ființă în 1970, având menirea de a continua tradiția cercetării marine, începută odată cu înființarea primelor institute de profil de către Ioan Borcea (1926) și Grigore Antipa (1932).

Institutul s-a format ca urmare a fuziunii mai multor unități de cercetare mai mici, precum: Stația Zoologică Marină „Profesor Ioan Borcea”, Stația Ocenografică și Laboratorul de Sedimentologie Marină.

IRCM a fost reorganizat în 1999, sub autoritatea Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor (MMGA), creându-se astfel Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare Marină (INCDM).

INCDM are ca rol cercetarea științifică și dezvoltarea tehnologică în domeniul oceanografiei, protecției mediului marin și gestionarea resurselor vii din Marea Neagră și Oceanul Mondial.

Institutul este abilitat să propună MMGA



reglementări în domeniu și să reprezinte România, în domeniul științelor marine, pe plan internațional. De asemenea, institutul este aparatul tehnic al rețelei naționale de monitorizare fizică, chimică și biologică și de supraveghere a

eroziunii costiere. INCDM asigură și președinția Comitetului Național Român de Oceanografie și coordonarea Secretariatului Internațional pentru Europa de Sud-Est al Asociației Balcanice de Mediu.

Activitatea institutului este realizată prin folosirea unei bogate baze materiale, ce include: laboratoare moderne, bazine experimentale cu apă marină, rețea de maregrafe, șalupa „Marsuin”, nava de cercetare „Steaua de Mare”, ce efectuează expediții oceanografice în sectorul marin românesc și în zona economică exclusivă aferentă (anual cca 60-80 zile) și o importantă bază de date fizice, chimice și biologice pentru apele costiere românești, începând cu anii ‘60.

Tematica de cercetare se realizează în cadrul următoarelor programe/proiecte/studii principale:

- Programul Ministerului Educației și Cercetării (MEdC), „Nucleu”, care conține 13 proiecte în execuție ce vizează aprofundarea cunoștințelor privind ecosistemul marin din zona de competență a României și a tendințelor sale de evoluție în timp, precum și susținerea programelor Comisiei Mării Negre și a proiectului Global Environment Facility (Fondul Global de Mediu) pentru refacerea ecosistemului Mării Negre;

- Alte proiecte din Planul Național de Cercetare Dezvoltare și Inovare (MENER, BIOTECH, AGRAL, SECURITATE) și din Programul Național „Cercetare de Excelență” (CEEX), cuprinzând în 2007 - 17 proiecte ce variază în obiective, de la programarea managementului durabil al pescăriilor marine românești, până la formarea platformei științifice și de transformare tehnologică în domeniul oceanografiei operaționale vizând creșterea securității în partea de vest a Mării Negre;

- Granturi MEdC/CNCSIS (Consiliul Național al Cercetării Științifice din Învățământul Superior) precum cel încheiat în 2006, ce evalua comunitățile de macrofite din infrahitoralul pietros, flora și fauna asociate și posibilitățile de conservare a unor specii cheie de la litoralul românesc al Mării Negre;

- Patru studii pentru MMGA/Asociația pentru Managementul Resurselor de Apă în pregătire pentru competiția din a.c.;

- Monitoring integrat și supravegherea mediului zonei costiere;

- Studiul proceselor costiere privind evoluția țărmului sub influența fenomenului de eroziune, în scopul implementării măsurilor de protecție;

- Îndeplinirea obligațiilor României ca semnatară a unor convenții și acorduri privind protecția mediului marin, cuprinzând răspunsul și cooperarea în cazul poluărilor cu hidrocarburi;

- Realizarea documentației științifice necesară implementării în România a directivei 79/923 „Shellfish Waters”.

La ora actuală, INCDM este custodele Rezervației Marine 2 Mai - Vama Veche, având în grijă administrarea și dezvoltarea acesteia și urmărind organizarea acestei arii marine protejate după criterii moderne. Se dorește astfel transformarea rezervației într-o arie de protecție și conservare a biodiversității, de ocrotire a naturii, de cercetare științifică, și nu în ultimul rând, într-o importantă atracție turistică.

Grupul de lucru, format din cercetători din cadrul INCDM și colaboratori din alte instituții și ONG-uri, a elaborat Regulamentul Rezervației și Planul de Management, avizate de Academia Română. De asemenea au fost inițiate numeroase cercetări științifice în zonă ce urmăresc crearea unei baze de date care să constituie ulterior fundamentul pentru dezvoltarea acestui proiect.

Un alt aspect important este conștientizarea publică a importanței și valorii acestei zone protejate. Astfel, au fost amplasate panouri de avertizare pe plajele din zonă, s-au distribuit materiale informative și educative și s-a stabilit și organizat o zi a Rezervației Marine 2 Mai - Vama Veche.

Un pas important în acest scop este educarea oamenilor în a-i face să înțeleagă că natura trebuie ocrotită și că bogățiile naturale pot fi, eventual, valorificate dar nu distruse. În acest sens, implicarea celor interesați este binevenită, fiind mereu nevoie de oameni determinați și dispuși să ajute la ameliorarea mediului și a opiniei publice de care acesta depinde într-o atât de mare măsură. Mai multe detalii pe site-ul INCDM.

Www.rmri.ro sau la custozii INCDM la telefoanele:

0241 - 540.870 / 0241 - 543.288

Dragoș CUCOȘEL



„FREEDOM”, ARCA LUI NOE SAU O NOUĂ ATLANTIDĂ?



Acest articol poate începe cu „va fi odată, ca niciodată...”

Știința însă, spune că se poate!

Un miliardar din Florida, Norman Nixon, va construi o navă uriașă, botezată „Freedom Ship”. Aceasta va avea un deplasament în jurul a 3 milioane de tone, iar înălțimea va fi egală cu cea a unei clădiri de 25 de etaje (va fi de patru ori mai mare decât „Queen Mary”, cea mai mare navă de pasageri din lume).

Pe „Freedom Ship” va exista un aeroport accesibil avioanelor comerciale convenționale, 18000 de camere, 3000 de magazine, mijloace de transport pe șine, spitale și un parc tematic.

Nava va putea transporta 40.000 de locuitori permanenți, 30.000 de vizitatori, 10.000 de turiști ce vor să rămână peste noapte la hoteluri și un

echipaj permanent de 20.000 de oameni.

La construcția navei gigant vor lucra circa 15.000 de muncitori, dar perioada de timp necesară este încă necunoscută.

Ideea construcției unei astfel de nave a apărut încă de acum 20 de ani, iar dacă la început totul părea de domeniul ficțiunii, posibilitatea realizării proiectului a devenit un lucru concret astăzi, el urmând a fi lansat în execuție imediat ce vor fi fost găsiți investitorii necesari.

Proiectul s-a schimbat mult față de cel inițial, pentru că, odată cu progresele științei, a evoluat și societatea, au crescut cerințele oamenilor, cerințe pe care designerii trebuie să le rezolve. Nava „Freedom” nu va avea prea multe în comun cu un vas obișnuit, nici măcar forma.

Felul construcției, dimensiunile și deplasamentul foarte mare le dă încredere inginerilor în ceea ce privește stabilitatea și integritatea structurală, dar tot aceste caracteristici fac din ea o navă foarte lentă.

Destinația ei este însă în conformitate cu performanțele presupuse, ea trebuind să facă înconjurul lumii, pe lângă coaste, într-un interval de 3 ani de zile.

Care va fi rezultatul acestui proiect? Un vas care va îngloba:

- 18000 de camere, cu prețuri variind între 180000 și 2,5 milioane dolari, incluzând și un număr de aproximativ 200 de apartamente de lux al căror preț se va ridica la 44 milioane de dolari;

- 3000 de magazine cu preț duty-free;

- 2400 de locuri de divertisment;

- 10000 de camere de hotel;

- un cazino de talie mondială;

- un sistem de transport prin ferryboat care asigură plecări, din 15 în 15 minute, 24 de ore pe zi către cel puțin 3 porturi apropiate (asta pentru că, datorită dimensiunilor, „Freedom” nu va putea intra în nici un port). Acest sistem va putea aduce zilnic 30.000 de vizitatori la bord și va putea transporta locuitorii navei pe uscat pentru diverse nevoi;

- un centru medical de nivel mondial, în care vor fi reunite toate tipurile de medicină: modernă, tradițională, naturistă etc;

- un sistem de învățământ care va oferi studenților posibilitatea de a face excursii săptămânal în țările lumii, de a concura cu școlile locale din zona în care se va afla nava în momentul respectiv;

- un Mall gigant, internațional, prin care companiile bordului vor putea să-și vândă produsele în țări diferite de la o săptămână la alta.

- peste 80 de hectare de parcuri în aer liber.

Deși au fost luate în calcul și toate cerințele unei vieți normale, rămâne problema umidității. Inginerii apreciază că în maximum 20 de ani de la lansare, nava va necesita reparații capitale, de lungă durată. Se pune problema ce vor face în acest timp cei ce și-au cumpărat locuințe pe ea.

Pentru siguranța navei, inginerii au proiectat 600 de compartimente etanșe, un sistem de stins incendii cu tehnică de ultimă oră, un sistem de ventilație și filtrare a aerului electrostatic, astfel încât se spune că oamenii de la bord sunt în afara oricărui pericol. Dar așa s-a spus și despre „Titanic”...

Cei care lucrează la proiect, estimează că în maximum 20 de ani, „Freedom” va cutreiera mările și oceanele lumii. Dacă va fi așa și vor fi îndeplinite toate obiectivele, „Freedom” va însemna o nouă societate, poate o altă lume, plutind în lumea în care trăim.

Totuși, rămân întrebările: Ce soartă va avea? Va supraviețui Potopului ca Arca lui Noe, sau o vor înghiți adâncurile ca pe Atlantida?



Daniel APOSTOL



Teatrul Național de Operă și Balet „Oleg Danovski”

Ne grăbim și nu ne mai îngăduim să ascultăm, să privim... să ne mirăm sau să ne bucurăm. Chiar ne mândrim cu asta. Dar poate lumea înseamnă mai mult decât ne îngăduie viața noastră să realizăm.

Oricum ar fi, e bine să ai alternative pentru cotidian. Teatrul este cel puțin așa ceva, dacă nu mai mult. Dramaturgia, spectacolul de operă, de balet, de muzică orchestrală sunt artă în mișcare, în zbor... În ele găsești acea doză de frumusețe care lipsește lumii noastre. Teatrul Național de Operă și Balet „Oleg Danovski” reunește la ora actuală o companie de balet, una de operă și orchestra filarmonică. Până nu de mult acestea, funcționau independent, având în urmă o istorie extrem de bogată. Teatrul de Operă există în Constanța de 50 de ani, iar Baletul și Filarmonica de 25 de ani. Unirea acestor trei instituții sub același acoperiș a ridicat oarecare probleme. Au fost unificate orchestrele și corurile

Filarmonicii și ale Operei iar Baletul Operei s-a alăturat companiei de balet. Demersurile inițiate au determinat apariția unei instituții culturale puternice, cu un program diversificat și atractiv. Teatrul Național de Operă și Balet prezintă săptămânal concerte de muzică simfonică și anual două premiere la Operă, respectiv trei la Balet.

Pregătirea și punerea în scenă a spectacolelor

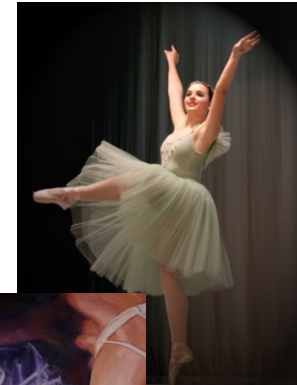
„Întreaga lume este o scenă
iar bărbații și femeile-
doar actori cu ieșirile și intrările lor”.

William Shakespeare

necesită un volum mare de muncă și costuri ridicate. Numai un spectacol de operă solicită peste 200 de figuranți. Luând în considerare acest fapt, fără să ne mai gândim la decoruri, costume și atmosfera monumentală a sălii de spectacol, ar trebui să apreciem efortul depus pentru simpla noastră încântare.

Nu ne rămâne decât să admirăm, să ne deschidem mințile spre orizonturile artei; să primim cu brațele deschise și suflete sincere o lume despre care nu numai că nu bănuiam că ar putea exista, dar care emană atâta frumusețe, încât ne dorim să fie molipsitoare.

Sunt mulți cei care aleg să-și umple astfel timpul liber.



că: „în general spectacolele de balet și operă se joacă cu sala plină, iar concertele Filarmonicii atrag din ce în ce mai mulți spectatori. Din păcate, prea puțini sunt studenți.”

Neprețuit și fără vârstă, teatrul continuă să-și deschidă porțile, să-și provoace actorii pentru a sensibiliza noile generații, invitând-le într-o lume a esențelor artelor, fără de care sufletul rămâne gol.



Diana CHINDRIȘ

CĂRȚILE ANULUI 2006

Cărțile cele mai bine vândute în anul trecut au fost următoarele:



Codul lui Da Vinci - Dan Brown
Secretul unei istorii de peste 2000 de ani, într-o singură carte. O cursă disperată pentru a afla cheia misterului Sfântului Graal. Un roman pe cât de controversat, pe atât de incitant. Aflat la Paris pentru o conferință, profesorul american de simbolistică și istoria artei, Robert Langdon, primește un telefon în toiu noptii. Bătrânul custode al Luvrului a fost asasinat în muzeu, în circumstanțe stranie, lăsând un mesaj la fel de enigmatic ca zâmbetul Giocondei. Împreună cu Sophie, specialistă în deciptare, Langdon începe o cursă frenetică pentru descifrarea multiplelor indicii ascunse în picturile lui Leonardo...și nu numai. Pașii îi poartă de la Paris la Londra și apoi în Scoția, pentru a dezvălui un mister păzit cu strășnicie de secole, capabil să zguduie din temelii dogmele creștinătății.



Îngeri și demoni - Dan Brown
În toiu noptii, Robert Langdon, specialist celebru pentru lucrările sale de simbolistică, este chemat în Elveția pentru a examina cadavru lui Leonardo Vetra, pe al cărui piept a fost înfierat un simbol ciudat. Langdon va descoperi că, după patru secole de tăcere, o străveche organizație de „Iluminați” a declanșat o diabolică vendetă împotriva Bisericii Catolice.

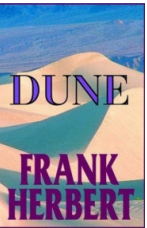


Alchimistul - Paulo Coelho
O dată la câteva decenii, apare o carte care schimbă pentru totdeauna viața cititorilor săi. „Alchimistul” lui Paulo Coelho este o astfel de carte. Singura noastră obligație este să ne realizăm destinul. Romanul a inspirat milioane de cititori din întreaga lume. Această poveste, uluitoare în simplitatea și înțelepciunea ei, este despre un păstor andaluz pe nume Santiago care își părăsește casa din Spania, aventurându-se în Africa de Nord în căutarea unei comori îngropate în Piramide. Pe drum întâlnește o țigancă tânără și

frumoasă, un bărbat care își spune rege și un alchimist, care îi arată calea. Nimeni nu știe care este comoara sau dacă Santiago poate depăși obstacolele întâlnite pe drumurile deșertului. Dar ceea ce începe ca o aventură copilărească pentru a descoperi locuri exotice și bogății lumești, se transformă într-o căutare de comori ce nu pot fi aflate decât înlăuntrul tău. Plină de sevă, evocatoare și profund umană, povestea lui Santiago este un etern îndemn de a ne urma visele și de a ne asculta inima.



Arta războiului - Sun Tzu
Acesta este unicul ghid al victoriei fără greș. Dacă inamicul ocupă o poziție de forță, hărțuiește-l, dacă e bine hrănit, înfometează-l, dacă se odihnește, împinge-l la acțiune.



Dune - Frank Herbert
Tradusă în zeci de țări, publicată în milioane de exemplare, *Dune* este una din realizările majore ale imaginației. Frank Herbert și-a plasat începutul acțiunii în momentul în care, în urma unor intrigi și complicate politici de alianțe, familia Atreides preia ca fief legal planeta deșertică Arrakis, *Dune*, singura sursă de mirodenie din Universul cunoscut. Toată lumea pare să fie convinsă că această cedare imperială este doar o capcană, cu excepția ducelui Leto Atreides, care își pune speranțe într-o alianță cu fremenii, un enigmatic popor al deșertului. Expus mediului concentrat de melanj, Paul se transformă într-un pivot al universului, descoperă că printr-o coincidență stranie este deopotrivă și profet fremen și produs ultim al programului de selecție Bene Gesserit. Cartea a apărut în 1966 și a avut un succes instantaneu, primind imediat cele mai semnificative distincții ale SF-ului american, premiile „Hugo” și „Nebula”.

Vlad FILIP



... Pe apă „Mircea” era România (III)

Așa cum era de așteptat, trecerea timpului avea să își spună cuvântul asupra bricului „Mircea”. După 57 de ani (1882-1939) petrecuți în serviciul Marinei Militare, acesta avea să predea ștafeta noului velier de tip bark (navă cu trei arbori) care a fost botezat cu același nume, în semn de recunoștință. Acesta din urmă avea să ducă tradiția până în zilele noastre.

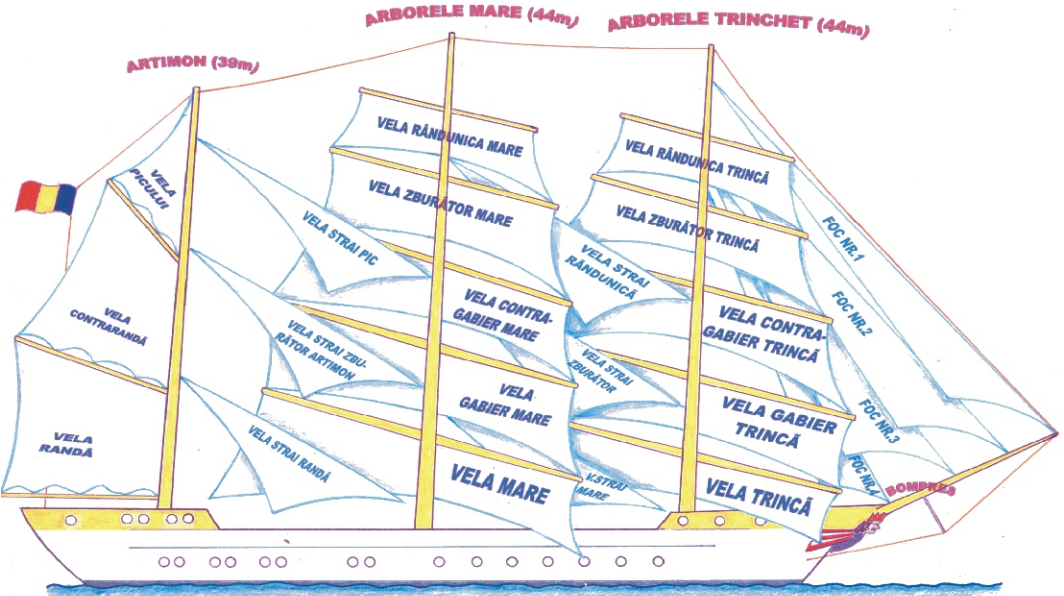
În continuare, ca și în numărul anterior, vă vom prezenta caracteristicile generale, stipulări ale contractului și alte lucruri interesante.

Caracteristici la ieșirea din șantier:

Deplasament	1844 t;
Tonaj brut	1320 t;
Tonaj net	631 t;
Lungime totală	81,18 m;
Lungime fără bompres	73,60 m;
Lungime la linia de plutire	62,00 m;
Lățime la cuplu maestru	12,04 m;
Lățime cu vergile la semn	23,60 m;
Bord liber	2,38 m;
Pescaj	5,40 m;
Greutatea lestului	250 t;
Balast în tancurile de asietă:	
- picul prova	20,60 t;
- picul pupa	29,70 t;
Combustibil	63,50 t;
Apă	209 t;
Motor MAN DIESEL	520 CP;
Viteza maximă cu motor	9,5 Nd;
Autonomia	4000 Mm;
Nr. de vele	23, cu o suprafață totală de 1750 m ² ;
Echipaj	222 persoane (din care: 14 ofițeri, 40 aspiranți, 6 maiștri, 12 subofițeri, 50 marinari și 100 cadeți).

Arborada navei:

Înălțimea arborelui trinchet:	
- deasupra liniei de plutire	44,00 m;
- deasupra punții teugă	38,00 m;
Înălțimea arborelui mare:	
- deasupra liniei de plutire	44,00 m;
- deasupra punții principale	41,10 m;
Înălțimea arborelui artimon:	
- deasupra liniei de plutire	39,00 m;
- deasupra punții dunetă	33,60 m;
Bompresul	12,50 m;
Arboreții	15,50 m;
Verga trincă	23,60 m;
Verga gabier	21,60 m;
Verga contragabier	19,20 m;
Verga sburător	5,60 m;
Verga rândunică	11,80 m;
Picul mic	10,80 m;
Picul mare	13,10 m;
Ghiul	16,00 m;



Liviu GOAGĂ



Povestea lui AVEROF



Una din frumoasele povești marinărești este șipovestea lui Averof”.

Prima parte a acestei povești este reală și începe în perioada interbelică, atunci când un negustor grec, pe nume Averof, după ce câștigă sume fabuloase în România, hotărăște să plece definitiv în patria sa, nu însă înainte de a face un cadou românilor de pe urma cărora se îmbogățise.

Cadoul se gândea să fie o navă de luptă, iar hotărârea nu era luată la întâmplare, deoarece dorea ca nava, ce avea să cutureie mările și oceanele lumii, să-i poarte numele.

Așadar, înainte de plecare, se prezintă la Ministerul de Război și propune ca, pe cheltuiala sa, România să-și construiască o navă de luptă, care poate fi oricât de mare, și la ce șantier naval din lume dorește, cu singura condiție ca aceasta să poarte numele ... „AVEROF”.

După dezbateri furtunoase, Consiliul de Război refuză oferta deoarece navele militare românești purtau nume monarhice sau de eroi, lângă care nu putea sta numele AVEROF.

Negustorul nu se supără, pleacă în Grecia și face aceeași ofertă Ministerului de Război elen. Oferta fiind acceptată, a fost construită o navă de luptă modernă cu dotări de ultimă oră dar ... de dimensiuni impresionante. A fost botezată AVEROF.

De aici începe și povestea navei...

Se spune că, datorită dimensiunilor sale impresionante, avea trei comandanți. Comandant general a fost numit comandorul Condurachis „Vulturul”, comandant prova Vrigos, iar comandant pupa Yani.

Vrigos și Yani nu se puteau întâlni niciodată, distanța fiind foarte mare și de aceea comunicau prin scrisori expediate prin serviciul poștal al navei.

Nava pleacă în primul marș de instrucție dar, ajungând la Gibraltar, nu poate tranzita strâmtoarea deoarece atinge, cu bordurile, malurile african și european.

Soluția este găsită foarte repede. S-a făcut o comandă prin radio în Grecia, pentru o navă încărcată cu butoaie cu ulei de măsline.

Malurile strâmtoarei au fost unse și ... nava a trecut în Oceanul Atlantic.

În ocean, execută trageri de artilerie dar, după primele salve, tragerile sunt oprite deoarece proiectilele fac ocolul Pământului și revin în zona navei care este astfel pusă în pericol.

Se pune problema revenirii în Grecia, dar nava nu poate întoarce ... pupa atinge Europa iar prova America. Comandantul Condurachis hotărăște să execute întoarcere pe ancoră și ordonă fundarisirea ancorei babord.

Execută întoarcerea în bune condiții dar ... la virare vinciul trage greu. Comandantul prova anunță într-un târziu „ancora la suprafață” dar de un braț al ancorei se agățase ceva ... semăna a epavă. Privind cu binoclul de pe puntea prova, comandantul Vrigos constată că pe brațul ancorei se afla epava ... pachetului TITANIC.

Cu o cange aruncă epava în abisuri și anunță „ancora la post”.

După ce intră în Marea Mediterană, nava face escală în portul Marsilia pentru mici reparații. La plecare, mecanicii au uitat pe cheu o piuliță din care francezii au construit mai târziu ... turnul Eiffel.

În anul 1940, AVEROF ancorează la Pireu. În cădere, ancora lovește stânca Balcanilor provocând teribilul cutremur resimțit și în țara noastră. În urma acestui grav incident AVEROF a trimis și la București o radiogramă cu scuze.

Pe navă își îndeplineau stagiul și doi frați gemeni, Epaminonda și Socrate. Unul era însă repartizat la prova iar celălalt la pupa, motiv pentru care nu se puteau întâlni cu anii. Epaminonda, fire sensibilă, hotărăște să se sinucidă și se aruncă peste bord. Nava fiind foarte înaltă, și până să ajungă în valurile mării ... moare de foame.

Într-una din zile, la bord se prezintă un tânăr aspirant căruia i se făcuse onoarea ca prin repartiție să își desfășoare activitatea pe nava-colos. Este nevoit, prin regulament, să se prezinte comandantului navei. Distanța era considerabilă și până să ajungă în fața comandantului ... a ieșit la pensie.

Pe navă se fac lucrări de întreținere. În arboradă doi marinari piturează și întrețin paramele. Din greșeală, unul dintre ei a scăpat o pensulă a cărei coadă, până să ajungă pe punte ... a putrezit.

De altfel, datorită înălțimii arboradei, nava nu executa misiuni în nopțile cu lună.

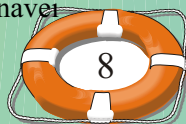
După cum povestesc grecii, „nava avea trei coșuri”: unul pentru „mașinăria”, unul pentru „plăintăria” și unul de „fandacsia”.

Înainte declanșării conflictului mondial ce avea să zguduie și Europa, în portul Constanța a sosit în vizită nava-școală grecească, velierul ARES.

Un veteran, participant la vizita navei, povestea că marinarii români se lăudau cu noua navă-școală „MIRCEA”, aflată în construcție în șantierele din HAMBURG, care avea să intre în dotare flotei cât de curând. Explicau grecilor cât de mare va fi comparativ cu ARES.

În replică un marinar grec a explicat că, de fapt, velierul ARES este ... una din bărcile de salvare de pe AVEROF.

N.R. Cele două veliere, ARES și MIRCEA, s-au întâlnit în portul Constanța, prima dată în ziua de 29 iunie 1939.



Comandor (r) Ovidiu IONESCU

UNIRE-N CUGET ȘI-N SIMȚIRI

La început a fost ideea de unitate: origine, popor, limbă, ea a crescut în mințile și sufletele românilor, s-a moștenit din neam în neam, iar în momente speciale s-a manifestat în plen - “Vrem să ne unim cu Țara” (mai 1848, Blaj).

Gândul rostit a devenit faptă la începutul anului 1859-5 ianuarie la Iași, 24 ianuarie în București - prin dubla alegere ca domn a colonelului Alexandru Ioan Cuza.

Depeșa trimisă în noaptea istorică la Iași, lui Alexandru Ioan Cuza, suna astfel: “Astăzi, 24 ianuarie 1859, la șase ore seara, Adunarea Electivă din Valachia, procedând conform Convenției la alegerea Prințului Domnitor, a ales pe Alteța Voastră în unanimitate. Adunarea Generală salută pe prințul său cu respect și dragoste și-l invită să ia guvernarea Țării”. Semnat: Nifon Mitropolitul Ungro-Vlachiei.

Unirea cea Mică marca începutul unui nou ev românesc, căruia avea să-i urmeze reunirea celorlalte provincii românești: Dobrogea (1878), Basarabia, Bucovina și Transilvania (1918).

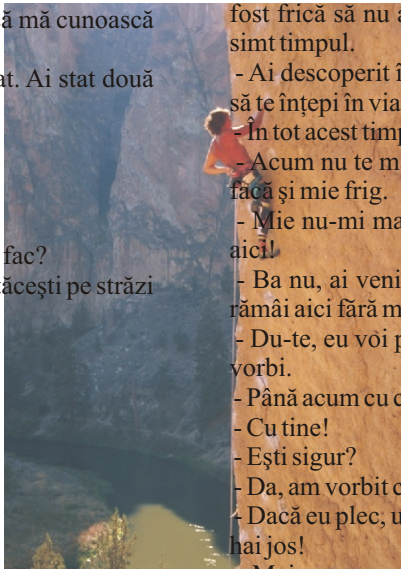
Gândul rostit în 1848 devenea realitate, iar profeția bardului de la Mircești se împlinea:

*“Ci să fim numai Români,
Într-un gând, într-o unire,
Și să dăm mână cu mână
Pentru a Țării fericire”*

Muzeograf dr. Mariana PĂVĂLOIU



- Nu cred că va renunța.
 - Eu sunt sigur că așa va face. Hai mai sus!
 - Dar...
 - Nu va renunța la tine, nici nu te știe, va renunța doar la acele „nimicuri”.
 - I-am spus totuși... „Te iubesc” și o iubesc, o iubesc de când am vazut-o. I-am și cântat, să știi, i-am cântat să mă cunoască mai bine.
 - Nimicuri! [...] O să vezi că totul s-a schimbat. Ai stat două zile pe munte.
 - S-a schimbat în două zile?
 - ...
 - Sunt doar două zile până la urmă.
 - Nu sunt două zile, e timp.
 - Să zicem că o să înțeleg, că am înțeles. Ce o să fac?
 - S-ar putea să rămâi sub plop, s-ar putea să rătăcești pe străzi cum îți e obiceiul, eventual să cânți ceva, încet.
 - Nu o să mă mai duc la ea!
 - Știu, dar o să mergi.
 - Unde?
 - Nicăieri!
 - Cum adică?
 - Adică mergi și-atât!
 - Până când?
 - Mult...
 - Cât de mult?
 - Până nu o să mai ai timp.
 - Dacă e așa cum spui, am să mă întorc pe munte.
 - N-ai să te întorci...
 - ?
 - O să fie prea târziu... nu o să mai știi drumul și nu o să reușești.
 - Uite că am ajuns sus!



- Vezi? Vroiai să renunți. Acum poți să cobori liniștit, ai ajuns sus.
 - Nu mai cobor, e prea târziu...
 - Ce vrei să spui?
 - Am îmbătrânit. Parcă nu au fost două zile, mi se pare atât de mult. Când am urcat nu am simțit, nu m-am uitat în jos, mi-a fost frică să nu amețesc. De aici de sus se vede totul. Pot să simt timpul.
 - Ai descoperit în sfârșit că timpul e palpabil! Păcat, a trebuit să te înțepi în viața ta ca să afli...
 - În tot acest timp ea a iubit pe altul.
 - Acum nu te mai înțeleg nici eu. Hai jos! A început să mi se facă și mie frig.
 - Mie nu-mi mai e. A intrat frigul în mine... du-te, eu rămân aici!
 - Ba nu, ai venit cu mine, ai să pleci cu mine! Nu ai cum să rămâi aici fără mine, nu înțelegi?
 - Du-te, eu voi putea rămâne, doar că nu o să mai am cu cine vorbi.
 - Până acum cu cine ai vorbit tu?
 - Cu tine!
 - Ești sigur?
 - Da, am vorbit cu mine.
 - Dacă eu plec, unde vei fi tu ca să-ți răspunzi. Nu o să renunți, hai jos!
 - Mai are vreun rost? Oricum o să mor până jos. Aici pot să mai stau, mai am timp...
 - Și cum adică a iubit pe altul, pe cine?
 - Pe mine nu m-a iubit, a iubit pe altul, tot alpinist.
 - De ce?
 - Pentru că se cățara altfel...

Dan APOSTOL

Dragobetele

De la bun început țin să reamintesc, dacă mai era nevoie, că Dragobetele nu trebuie confundat cu St. Valentine. În timp ce acesta din urmă e o invenție menită să vândă produse de altfel inutile, Dragobetele este o sărbătoare ce își are originile în mitologia dacică.

Considerat zeul bunei dispoziții și al dragostei, Dragobetele era numit și Cap de Primăvară sau Cap de Vară, cunoscut ca fiu al Babei Dochia.

Denumirea de Dragobete se pare că provine din cuvintele dacice *trago* care înseamnă *țap* și *pede* - *picioare*, mai târziu *trago* devenind *drago*, iar *pede* devenind *bete*, iar după creștinarea dacilor, sărbătoarea de Dragobete și-a pierdut conotațiile primitive, devenind un zeu al dragostei curate, simbol al primăverii.

Pe plaiurile mioritice, Dragobetele este numit și Năvalnicul, fecior frumos care ia mințile fetelor, metamorfozat de Maica Domnului în floarea cu același nume. Dragobetele este sărbătorit, în unele zone ale țării, în zilele de 24 și 28 ale lui făurar, iar în alte părți pe 1 și 25 martie. Starea de euforie resimțită de tineri în această perioadă a fost atribuită iubirii.

Dragobetele, zeul dragostei la românii din nordul și sudul Dunării, exista pe plaiurile noastre cu mult timp înainte de venirea slavilor. Drept dovadă sunt ritualurile străvechi atestate la tracii din nordul și sudul

Dunării, rituri cum ar fi cel al înfrățirii dintre băieți și al însurătorii dintre fete, obiceiuri care sunt prezente până în secolul trecut în ceremonialul Dragobetelui.

Se obișnuia ca tinerii să meargă în pădure pentru a culege ghiociei sau albastrele, iar către ora prânzului, alergau spre sat, fiecare băiat încercând să-și ajungă din urmă aleasa. Dacă avea succes putea să-i fure un sărut ce devenea simbol al logodnei pe timp de un an. Momentul era marcat de expresia „Dragobetele sărută fetele!”. Cu cât o fată primea mai multe săruturi, cu atât mai mult avea să fie iubită și dorită.

De asemenea, în această zi de sărbătoare nu se țese, nu se lucrează în fierărie, se întrerup muncile câmpului, dar în schimb se face curățenie în casă pentru ca Dragobetele să fie întâmpinat cum se cuvine. Veșnic tânăr Dragobetele, cu vârsta lui multimilenară, a fost păstrat în fabuloasa noastră mitologie, mai ales în mediul rural.

În ciuda faptului că în ultimii ani s-a încercat o reînviere a acestei tradiții, printr-o mediatizare intensă, Dragobetele nu este încă o sărbătoare cu drepturi depline. Personal, consider că nu ar trebui să ni se impună când anume să iubim, să dăruim. Dacă acest lucru este necesar, prefer să o facem în spiritul unei tradiții românești decât a uneia importate.

Diana CHINDRIȘ



TIPURI DE NAVE COMERCIALE



Vă propunem o serie de articole ce descriu tipurile de nave pe care își pot desfășura activitatea absolvenții Facultății de Marină Civilă, sperând că îi va ajuta în luarea unei decizii informate sau, cel puțin, le va forma o imagine a flotei de nave comerciale ce funcționează la ora actuală.

Cargoboturile

Toate navele comerciale sunt într-o anumită măsură cargoboturi. Diferența dintre un vrachier și o navă de mărfuri generale fiind destul de estompată. În trecut, mărfuri precum echipamentele electronice, mașinăriile, mobila sau produsele alimentare erau împachetate în cutii și încărcate. Era o metodă dificilă de încărcare, amplasare și securizare a încărcăturii iar aceste nave efectuaau escale în mai multe porturi de-a lungul rutei, făcând ca voiajele să dureze și să fie supuse întârzierilor. Containerele au schimbat această situație, însă anumite tipuri de încărcături, cu dimensiuni sau greutate prea mari, precum oțelul sau echipamentele complexe, ce nu încap în containere, sunt încă transportate cu ajutorul cargoboturilor. Un cargobot este construit pentru a transporta practic orice tip de marfă uscată existentă.

Invariabil, aceste nave sunt dotate cu propriile echipamente de încărcare, macarele sau bigi, ce le permit să opereze în porturi slab echipate. În spiritul autonomiei, au adesea macarele grele ce pot manipula până la 70-80 t, independent de echipamentele de pe țărm. Cargoboturile moderne tind să aibă cale mai puține, dar mai spațioase, pentru a putea acomoda mărfuri voluminoase și tambuchiuri aproape la fel de



late precum nava, pentru a facilita amplasarea încărcăturii, fără a mai necesita deplasarea sa în cală.

De asemenea, se folosesc bigi ce lucrează în tandem pentru a mări greutatea încărcăturii ambarcate.

Datorită dorinței producătorilor de a-și transporta echipamentele „într-o bucată” spre a reduce costurile suplimentare generate de asamblarea lor la destinație, au apărut nave capabile să transporte aceste încărcături

grele și dificil de manevrat. Problemele apar atunci când încărcătura este preluată de macarale, existând riscul ca nava să devină instabilă. Diverse strategii au fost elaborate pentru rezolvarea problemei. Soluțiile variază de la

simpla balastare a navei pentru a contrabalansa încărcătura, până la folosirea unor piloni hidraulici ce se așează pe fundul docului, sprijinind practic nava.

Există nave care pot transporta de la locomotive de 100 t până la instalații chimice de peste 3000 t. Aceste nave trebuie să fie deosebit de robuste iar echipajul să fie format din adevărați experți cu deprinderi, neobișnuite poate, ce trebuiesc formate. Membrii echipajului au nevoie de cunoștințe în domeniul hidraulic, utilizarea sistemelor de cricuri, tăieri sau suduri etc.

Cei ce navigă pe astfel de nave vorbesc de varietatea activităților și de lungile perioade petrecute în porturi când încărcătura trebuie ambarcată cu grijă astfel încât să nu existe spațiu neocupat. Stabilitatea navei trebuie luată în calcul în toate etapele voiajului, necesitând o supraveghere atentă și constantă. Este o adevărată artă amplasarea încărcăturii de asemenea manieră încât să se asigure ca accesul la oricare produs să nu fie blocat de altele ce urmează a fi descărcate într-un port ulterior sau că nu este strivit de mărfuri mai grele.



Dragoș CUCOȘEL



Sea Orbiter

Știința este cunoașterea în care ne încredem, este soluția problemelor noastre, este calea de ieșire, calea către viitor. Încă o dată, oamenii de știință ne uimesc cu o creație unică până acum, un proiect fascinant, vizionar și important în explorarea oceanelor: *Sea Orbiter*. Adâncurile insuficient explorate în zilele noastre, vor reprezenta cadrul unei noi aventuri a oamenilor în setea lor nesfârșită de cunoaștere.

Sea Orbiter reprezintă un fel de navă semisubacvatică, o „mașină” de locuit pe mare, pe care proiectantul francez Jacques Rougerie crede că o va lansa la apă în anul 2008 sau 2009 în scopul descifrării misterelor submarine și a interacțiunilor dintre atmosferă și mediul marin.

Toate aceste cercetări vor fi aduse la cunoștință tuturor celor interesați prin cele mai moderne mijloace de comunicație, inclusiv prin internet.

Spre deosebire de marea majoritate a navelor maritime, *Sea Orbiter* este construită pe verticală. Înălțimea totală este de 51 m, din care 20 m sub apă. Este construită din aluminiu și are coca neobișnuită, extraplată, de 10 m lungime, care taie apa la 15 m adâncime și se prelungește cu o derivă ascuțită ca lama unui cuțit, pentru a despica mai bine valurile. Cu toate aceste ciudățenii, în urma testării modelului, constructorii spun că nava „se ține bine” pe mare.

Înaltă cât un bloc cu 20 de etaje, nava este împărțită în două module: unul cu presiune normală, atmosferică, iar celălalt presurizat, pentru scafandri. Echipajul numără 18 membri: biologi marini, fizicieni și climatologi. Opt dintre ei vor locui pe puntea inferioară, în compartimentele presurizate, de unde vor putea ieși direct în apă, printr-un sas. Printre cei 8, vor fi și astronauți de la NASA care își vor face antrenamentele în mediul subacvatic, deoarece mișcărilor, ergonomia și gesturile sunt asemănătoare cu cele din spațiu.

Nava va fi prevăzută cu hublouri și ferestre panoramice, atât deasupra cât și sub linia

de plutire, oferind cercetătorilor posibilitatea de a-și efectua observațiile, fie direct, fie cu ajutorul unor camere-robot care pot filma până la adâncimea de 600 m. În afară de acestea, biologii, oceanografil și acusticienii vor mai avea laboratoare, bucătărie, cabine-dormitor, sală de întruniri etc.

Partea superioară a navei va fi o stație științifică pentru studierea climatului, a schimbărilor din apă și atmosferă. Aceasta va întreprinde măsurări ale valurilor, va calibra poziția precisă a traiectoriilor navei. Partea inferioară va fi echipată cu un sistem de colectare a peștilor pentru studiile ecosistemului pelagic și a diversității lui.

Durata de viață preconizată „astronavei”

marine este de 15 ani, timp în care va sonda secretele lumii subacvatice. Ea va fi lăsată în voia curenților marini iar prima misiune va fi demarată în 2008, atunci când *Sea Orbiter* va pleca din strâmtoarea Gibraltar și va naviga vreme de un an, purtată de Gulf Stream, curentul care formează o buclă de mari dimensiuni în centrul Oceanului Atlantic.

După un tur și jumătate de ocean, propulsată de cele două elice de care dispune, nava va fi orientată în direcția canalului Panama, prin care va trece în Pacific, unde va fi lăsată din nou în voia sorții. Traversarea celui mai mare ocean al lumii va dura

un an, după care pe traseu va urma Oceanul Indian. Șase luni mai târziu, *Sea Orbiter* va traversa Canalul Suez și își va continua voiajul în Mediterana, unde va naviga vreme de mai bine de un an de zile.

Înfățișarea navei, parcă inspirată din cărțile științifico-fantastice, sugerează lumea fantastică a lui Jules Verne. Macheta acestui proiect, construită de Marintech, a fost trimisă la Expoziția „Jules Verne” de la Paris, confirmând anticipările marelui scriitor „*Tot ce un om poate imagina, într-o bună zi un altul va realiza.*”. Noi așteptăm cu nerăbdare acest nou pas în cucerirea lumii.

Delia NEACȘU



Versantul

- Lasă frigul să pătrundă în tine! Respiră profund, acceptă că ți-e frig și nu o să mai tremuri!
- Nu mai pot! Mi-e frig, eu cobor!
- Lașule, nu renunța acum! Mai ai două-trei lungimi de coardă și ajungi sus. Încă puțin efort.
- Nu mai pot! Mai bine mă dau bătut acum decât să mor.
- Ce să faci?! Să mori? Chiar atât de slab ești? Mă dezamăgești, te știam ... te știam altfel. Ce e cu tine?
- M-am schimbat, m-am schimbat mult, sunt altul ...
- Ea?
- Nu, eu!
- Cum adică tu?
- Eu, pur și simplu! Eu ăsta, agățat de un perete înghețat.
- Bine, cum vrei tu. Poți să cobori. Eu merg mai departe, am tot timpul...
- Chiar vrei să ajungi sus? Urci fără mine?
- Ce vrei să faci? Să mă întorc acasă cu tine?
- Eu nu am unde să mă mai duc, nu pot să merg mai departe. Doar să mă întorc mi-a rămas.
- Și vrei să te-ntorci iar în orașul ăla mucegăit? Parcă te văd, cu mâinile în buzunar, călcând prin noroiul străzilor desfundate. Nu te vede nimeni prin ceața aia și tremuri. Tremuri ca și acum, chiar dacă nu o să fie la fel de frig. Îți spun, nu are rost! Mai bate un cui, agață-te mai bine și ridică-te! Hai, nu mai e mult până sus!
- Bine, bine ... Mai bat un cui ...
Gata, am mai urcat, ești mulțumit? Să știi însă că ăsta e ultimul, renunț, cobor.
- Nu te duce acasă. Nu o să găsești pe nimeni pe străzi ca înainte.
- Ba mă duc, și dacă e așa cum spui tu, intru într-un bar, mă întâlnesc cu prietenii și uit, uit totul ...
- Prostule, chiar crezi că poți uita ceva? Poate să îți aduci aminte mai greu, dar nu să uiți?
- Ce vrei să spui?
- Mai bate un cui, încordează-ți mușchii și vino mai sus, aici unde sunt eu. Îți spun după aceea.
- Nu mai bat nici un cui. Eu mă întorc.
- Ai spus mai devreme că nu mai ai unde să te duci înainte? Eu cred că nu mai unde să te întorci.
- Bine, o să mă conving singur.
- Da, dar nu o să uiți nimic.
- Cum adică?
- Urcă până la mine și-ți explic.
- Bine, dar mai sus nu merg! Al naibii, ce alunceă gheața asta și ce frig îmi e!
- Mai încearcă o dată!
- Hai că am reușit, acum spune-mi!
- Tu vrei să te duci acasă, nu?
- Da, și asta am să fac!
- Gândește-te că nu o să mai fie nimic la fel. Ce o să faci?
- Cum adică nimic nu o să mai fie la fel?
- Pentru că a trecut timpul! Orice secundă îi schimbă pe cei de la poalele muntelui.
- De ce?
- Pentru că au viața lor, doar o cunoști. Până ieri nu ai stat cu ei?
- Da, și mâine mă întorc. Nu va fi nici o diferență.
- Ba da.
- Adică?
- Adică tu ai fost pe munte, ei nu. Or să te privească altfel. Unii, care au vrut să meargă și ei, te vor invidia. Alții, care sunt mulțumiți cu viața de oraș vor considera că ai pierdut timpul și or să râdă de tine că nici măcar nu ai ajuns până sus.
- Dar nu am spus nimănui că plec, nici unde plec.
- Crezi că și-au dat seama unde am fost pentru că au simțit lipsa mea?

- Stai liniștit. Nu lipsești nimănui. Dacă rămâi aici, pentru ei nu ai dispărut, pentru ei pur și simplu nu ai fost.
- Și dacă mă mai întorc, de unde or să știe ce am făcut eu, de ce mă vor invidia și de ce vor râde de mine. Nu o să le spun că am escaladat, le voi spune că am fost ... la țară, de exemplu!
- Stai liniștit că nu o să te poți ascunde. Vor vedea muntele în ochii tăi, îl vor simți în palmele tale crăpate. Crezi că îți va fi atât de ușor să nu le spui cum a fost aici? Te înșeli!
- Știi ceva, abia mă mai mișc de frig. Dacă vrei rămâi, eu îmi dau drumul pe coardă. Văd eu ce găsesc jos.
- Pun pariu că te vei duce direct la ea.
- Ș ce dacă. Pentru ea mă și întorc.
- Mai rămâi, mai e destul timp. Vino un pic mai sus.
- Pentru ce?
- Să mai vorbim de ea!
- Bine, vin ... pentru ea
Ah, mi-am dat cu ciocanul peste mână! Nu! Al naibii să fie cine o mai urca pe munte, uite, am scăpat coarda. Ce faci?
- Lasă că nu e nici o problemă. Te poți ține de a mea. Hai aici, ridică-te!
- Îmi dau drumul pe coarda ta. Acum trebuie să mă lași să mă întorc. Știi doar că e imposibil să ajungem sus cu o singură coardă pe gheața asta!
- Ba o să ajungem. Urc eu primul. Tu doar mă urmezi și te ții de frânghie.
- Dar eu îngheț, nu înțelegi că mi-e frig? O să mor în spatele tău.
- Nu mori tu așa de ușor. O să te gândești la ea.
- Ea e jos. Vreau să cobor, să mă încălzesc în îmbrășșările ei.
- Deci câștigăm pariul, când ajungi în oraș te oprești la ea, nu?
- ...
- Ce prost ești! O să mergi la ea și o să vezi lumina aprinsă. Știi tu ce face înăuntru? Poate e trează, poate visează ... știi tu dacă râde sau plânge?
- Pot să-mi imaginez!
- Poți să-ți imaginezi și de aici mult mai ușor. Hai mai sus!
- Bine, urc, dar vreau să văd lumina din camera ei, să îmi cadă pe față, pală, dar să-mi strălucească în ochi.
- Ea oricum nu o să știe că ești sub fereastră. Tu ce faci? O să se stingă lumina.
- O să-și dea seama că sunt afară și o să iasă.
- Crezi tu!
- Ba o să iasă!
- Să zicem că o să iasă. Tu ce o să faci? O să rămâi privind-o fix, vei încerca să găsești în ochii ei lumina din cameră. Nu-i așa?
- Nu ... Nu cred ... De fapt ...
- Vezi?
- Ce să văd? Da! O să mă duc și o s-o privesc. Mi-ajunge!
- Eu nu cred că-ți ajunge, cred că nu poți mai mult.
- De ce?
- Tu ai fost două zile pe munte. A trecut timpul, s-a schimbat!
- În două zile?! Nu are cum!
- E alta din clipa în care ai plecat.
- Nu înțeleg!
- Înțelegi, nu vrei să accepți. Mai urcăm?
- Mai urcăm...
- O să pleci de la ea...
- Nu!
- O să pleci! Nu o să mai vrea ea să ramâi. O să-ți spună foarte simplu “Gata!”. Las-o, hai mai sus!
- Urc, dar crezi că va spune acest lucru?
- De ce nu? Ce-ai făcut tu pentru ea?
- Nimicuri...
- Ei și?



Tic - Tac

Există un adevărat timp? Nu-l vedem, nu-l simțim, nu-l auzim... e o altă creație a minții omenești, un cuvânt în plus în dicționar, care ne ușurează actul de percepere al lumii. E un cuvânt de bază, din vocabularul nostru fundamental, alături de masă, casă, câine. Ni-l însușim de mici și nu mai punem întrebări asupra sorginții sale. Ce întrebare stupidă, „dacă există timp”! Tic-Tac, Tic-Tac îmi sună în ureche. Și de unde până unde aceste două cuvinte „Tic și Tac”? Eu nu le aud. M-am oprit să ascult timpul..., eu fata cu întrebarea stupidă.

Există timp într-un univers care nu se schimbă niciodată? Doar noi, oamenii, ne schimbăm... atunci timpul se află doar în noi, doar pentru noi, doar prin noi. Noi l-am creat și deci ar trebui să depindă de noi, dar nu-i așa. Creatorul a devenit robul creației sale încă o dată.

Port în mine spectatorul și actorul. Adesea spectatorul nu-i mulțumit de actor. Și văd timpul cum își scurge firisoarele de nisip în clepsidră, câteodată îl ajut, câteodată stau și-l privesc cu ochi reci, alteori alerg o dată cu el prin teatrul vieții, particip la goana după noroc a oamenilor. Suntem două trenuri, numai că eu de -abia ce am pornit din gară, compartimentele se umplu încet-încet iar destinația e mai aproape decât îmi vine să cred. Când duc privirea spre viitor, spre orizonturi ascunse prezentului, reușesc să-i iau înainte trenului numit Timp. Dar întorc privirea spre trecut iar Timpul mă depășește și uite așa, cu gândurile îngropate în trecut, pierd clipe de viață, de bucurie sau suferință, Tic-tac, Tic-Tac...

Trenul timpului se confundă cu cel al vieții. Desenează în nisip curbe de metal, străbate culmi și abisuri dar și șesuri de o banalitate fără seamăn. Iar hurelul roților îmi aduce aminte cât de neînsemnată sunt pe această lume. Exact atunci când credeam că e toată a mea.

Oameni - trenuri. Treceam unii pe lângă alții în același sens și pe urmă începem să alergăm sau să încetinim, să așteptăm sau să ne grăbim. Și trenurile astea ale noastre nu trec niciodată unul pe lângă altul la drum lung. Cineva dă mai mult, cineva se grăbește, cineva uită, cineva dorește mai mult, cineva strigă, cineva n-aude. Cineva iubește mai devreme, cineva mai târziu. Asta e totul! Iar timpul ne privește de sus, se cerne prin noi, lasă urme adânci, ne înăsprește pentru ca în final să ajungem la destinație, în ultima stație. Tic-Tac, Tic-Tac ...

Cine și-ar dori să fie nemuritor? La fel ca Pământul, ca și Universul, care se bucură de eternitate. Dar este o eternitate moartă, fără devenire, fără sens. Pe când oamenii... nu au numai o devenire și un sens, dar au și conștiință de ceea ce ei devin și de sensul existenței lor.

Oamenii sunt așa frumoși în efemeritatea, în fragilitatea lor... deși ei își simt inima rupându-se în mii de bucăți...

Delia NEACȘU

Între loialitate și corectitudine

Cu toții cunoaștem acele alegeri dificile. Gândul la ele se cuibărește undeva în creier și devine un fel de zgomot de fundal omniprezent. Îți umbrește obrazul, îți șterge zâmbetul și-ți lasă un gust amar de fiecare dată când încerci să râzi.

Ele apar, în general, la confruntarea unor principii sau valori echipotente. Pasiune sau rațiune, idealism sau materialism, loialitate sau corectitudine. Toate sau oricare îți domină la un moment dat în timp procesele cognitive, jucând leapșa între ele și cu orice hotărâre ai crede că ai luat.

Interesantă, pentru mine, în prezent, este ultima pereche: corectitudine și loialitate. Corectitudinea ar trebui să fie un concept universal valabil, o diferențiere clară: alb-negru, bine-rău. Însă, lucrurile mai sunt și gri uneori, dacă privești o problemă destul de mult vei descoperi noi îțe a căror dezlegare este cel puțin problematică. Fie că sunt înnașcute sau condiționate de frica de repercusiuni, noțiunile asupra corectitudinii există în fiecare. Totuși, aceste discuții asupra nuanțelor importă mai puțin pentru subiectul în cauză. Fie că recunoaștem sau nu, în momentul luării unei decizii știm ce este corect, după propriile norme bineînțelese.

Loialitatea, în schimb, este o noțiune deosebit de subiectivă. Dar tocmai în acest subiectivism stă punctul său forte. Unde corectitudinea este uneori discutabilă, loialitatea, tocmai datorită arbitrarității sale reprezintă un criteriu mult mai stabil în luarea unei decizii.

Ajungem așadar în miezul problemei. În cazul în care suntem puși în situația de a alege între a fi loiali și a fi corecți, care va fi decizia?

Răspunsurile primite variază de la loialitate deplină până la corectitudine absolută. Majoritatea lor însă e undeva între. Unii trag o linie începând de la care loialitatea este depășită și se simt constrânși să acționeze sub imperiul corectitudinii. Alții sunt corecți în lucrurile mărunte, dar când apare o situație extremă merg până la capătul pământului pentru persoana sau ideea pe care o consideră demnă de loialitatea lor.

Există un răspuns „corect”, deci? Sau e doar o chestiune de preferințe individuale? Sunt situații în care una din cele două e preferabilă?

Personal, fiind deosebit de pretențios în acordarea loialității, tind să o prețuiesc. De asemenea, consider corectitudinea ca fiind supraapreciată având în vedere că variază o dată cu perspectiva din care privești.

Vă propun deci un exercițiu: imaginați-vă o situație în care ați avea de ales între a fi loial și a fi corect și gândiți-vă la ce ați hotărî. S-ar putea să aflați lucruri interesante despre dumneavoastră.



Dragoș CUCOȘEL

Sistemul de operare *Ubuntu*



Numele noului sistem de operare bazat pe Linux, *Ubuntu*, își are originea în limba vorbită de vechii africani, putând fi tradus în două moduri:

- 1...unitate către ceilalți (semenii noștri)”;
- 2...eu sunt ce sunt datorită a ceea ce suntem noi toți”.

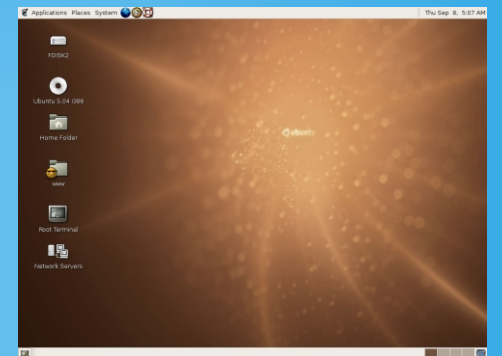
Comunitatea *Ubuntu* a avut grijă ca acesta să se distribuie gratuit. Fiind bazat pe Linux, *Ubuntu* este *open source*, fiecare utilizator având libertatea să-și adapteze și modifice software-ul după propriile necesități și dorințe.

La debutul proiectului echipa care participă la realizarea *Ubuntu* și-a luat anumite angajamente:

- Ubuntu va fi gratuit chiar și pentru versiunea enterprise (destinată companiilor);
- acesta va fi tradus în cât mai multe limbi pentru a fi utilizat de cât mai multe persoane;
- la 6 luni apare o nouă versiune de *Ubuntu*, care este îmbunătățită și reactualizată timp de încă 18 luni;
- comunitatea încurajează și sprijină dezvoltarea de software gratuit și liber, pentru ca oricine Să-l folosească sau să-l îmbunătățească și să-l distribuie mai departe la rândul lui.

Ubuntu suportă diferite tipuri de arhitecturi cum ar fi: Intel x86, Amd64, PowerPC, găsindu-se sub două forme: Desktop și Server. Pentru versiunea Desktop utilizatorii pot beneficia de următoarele facilități:

Gnome 2.12.1, OpenOffice.org 2.0 beta 2, X.org 6.8.2, un utilitar care permite instalarea suportului pe mai multe limbi, îmbunătățiri pentru folosirea sistemului pe laptop și cel mai important pentru utilizatorii începători, suport care facilitează instalarea noilor programe. Pentru versiunea Server sunt oferite: opțiunea de *thin client* (un administrator poate seta ca un utilizator să folosească sistemul de operare sub forma



versiunii Desktop), detectarea rapidă a hardware-ului pentru setarea root NFS. Permite folosirea de până la 4 GB de RAM.

Software-ul necesar instalării de bază se găsește pe un CD, însă în total există 16.000 pachete software care cuprind de la Kernel-ul Linux versiunea 2.6 și acoperind orice aplicație dorită de utilizator.

Instalarea este rapidă și ușoară necesitând mai puțin de 25 de minute. Interfața grafică pe timpul instalării este agreabilă, însă recomandarea specialiștilor este să aveți totuși un cunoscător de Linux lângă dumneavoastră deoarece, într-adevăr, mai există locuri în care trebuie să știți ce opțiuni alegeți.

Comunitatea *Ubuntu* a avut o dezvoltare rapidă, aceasta ajungând în scurt timp una dintre cele mai mari. Din ea fac parte dezvoltatori de software, profesori, traducători, avocați, actori, persoane care scriu documentație etc.

Pentru a intra în contact cu întreaga comunitate *Ubuntu* puteți intra pe canalele de IRC #ubuntu sau #ubuntu-ro pe irc.freenode.net sau pe forumul românesc <http://forum.ubuntu.ro>.

Pentru mai multe informații puteți vizita site-urile www.ubuntu.ro și www.ubuntu.com unde veți găsi, pe lângă distribuțiile de *Ubuntu* pe care le puteți descărca, și o documentație de care vă puteți folosi la nevoie.

Vlad FILIP



Motto: CERCETÂND lumea (obiectivă),
afli despre CREATOR în afară.
CUNOSCÂNDU-TE (lumea subiectivă),
afli despre CREATOR înlăuntru.

**DESPRE
CREAȚIE ȘI ÎNVĂȚĂTURĂ
- Asupra raportului dintre DEȘTEPTĂCIUNE ȘI PROSTIE -
(Suport de prelegere)**

Stimați studenți,

**DUMNEZEU a creat LUMEA pentru EL
OMUL spre a-i cunoaște CREAȚIA, deci pe EL
CONȘTIINȚA pentru REFLECȚIE
CUVÂNTUL pentru COMUNICARE
INFORMAȚIA pentru CUNOAȘTERE
INCERTITUDINEA pentru DESCOPERIRE
ENERGIA pentru MIȘCARE
CREATIVITATEA spre a-l imita pe EL.**
.....
**ADAM-UL pentru a ni se ARĂTA
EVA pentru ÎMPLINIRE/ÎNTREGIRE
INTERDICȚIA pentru NERESPECTARE/ÎNCĂLCARE
PEDEAPSA (IZGONIREA) pentru DISCIPLINARE
DRAGOSTEA pentru RECOMPENSARE
NECAZUL pentru ÎNCERCARE
MINUNEA pentru MIRARE/MINUNARE
CREDINȚA pentru REVELAȚIE
IOV-ul pentru DEMONSTRAȚIE**
.....
**LUNI ÷ SÂMBATĂ pentru EXISTENȚĂ
DUMINICA pentru RECUNOȘȚINȚĂ**
.....
**FAMILIA pentru PROCREARE
ȘCOALA pentru EDUCAȚIE
(GIMNAZIUL pentru ALFABETIZARE
LICEUL pentru CULTURALIZARE
FACULTATEA pentru PROFESIONALIZARE)
MASELE/GLOATELE pentru PRODUCȚIE
ELITELE pentru CONDUCERE**
.....
**POLITICA pentru ASCENSIUNE
FORȚA pentru ACȚIUNE**
.....
**RĂZBOIUL pentru politica FORȚEI
ARMATA pentru a demonstra FORȚA
LUPTA (armata) pentru a câștiga cu FORȚA
STRATEGIA pentru a planifica FORȚA
TACTICA pentru a aplica FORȚA
PACEA pentru a recunoaște FORȚA
CULTURA spre a umaniza FORȚA**
.....

**Pe FIUL spre a ne ÎNVĂȚA că FĂRĂ IUBIRE, deși AM ÎNȚELES toate
acestea, suntem niște PROȘTI.**

Vă mulțumesc!

**N.B. 1. TEMĂ facultativă pentru studiu individual: Completați puncte-punctele.
2. BIBLIOGRAFIE: Fără;
3. EVALUARE: Cele mai frumoase rezolvări primite la redacție se vor
publica.**



Comandor (r) dr. ing. Traian MOȘOIU

Am să aștept

Am să aștept.
Se va face de primăvară și la tine.
Deși vorba e
că nici nebunii nu cântă pe străzi
pustii.
Și unii jură
că apa de mare
nu e prielnică nici unei flori
...tu spui că mai bine mori
decât să-ți prinzi soare în tălpi.
Am să aștept.
Poți să mă cerți,
că scoicile nu sunt muguri
și nu știu să iubească.
Iar palma ta și cerul
n-au decât să nu se potrivească.
În fond,
orice ușă am închide în urma
noastră,
respirăm din același copac
din care s-au zămislit
cele dintâi zboruri.
Mai devreme sau mai târziu
și cele mai întortocheate străzi
se împrăvălesc.
Am să aștept.

Braț la braț

Desi, între mine
și tine
e numai zgomotul surd
al zilelor ce mor,
e numai
neînsemnătatea
unui grăunte de praf,
uneori calea
care duce spre noi
e infernal de lungă.
inevitabil,
tu calci pe mine,
eu calc pe tine...
și uite așa,
braț la braț
călcăm pe veșnicie...

Asasinat

Ochii îți erau calzi în ziua aceea
De basm, de vis, de neuitat.
Mai apoi, însă am aflat,
Lumina nu era a mea.

Buzele îți erau mari în ziua aceea.
„Iubitule, ce s-a-ntâmplat?”
Dar glasul tău, venin, otravă, ce
păcat,
Eram neghiobul ce-o sorbea.

Umerii îți erau goi, trupul uscat,
Zâmbetul tău de-o bolnavă
paloare,
Era o zi banală, fără soare.
Numai tu luminai vinovat!

Brațele tale, ștreang blestemat
Nu știai că totul moare
În mine, cu orice falsă sărutare.
Călăul meu...te-am iertat

Tu

Mi-e sufletul o coajă nudă
de portocală,
și obrazul floarea ei...
„Bine,bine” ai să-mi spui,
„dar unde e copacul?”
„Copacul?!”
„Da! Ce te miră?”
„Credeam c-ai să mă întrebi de
fruct...”

***În amintirea unui om...de
zăpadă***

Am iubit orbește,prostește
dar cu totul
întâiul om de zăpadă,
figurină nefericită
chinuită de copiii unui vecin.
Ochii de cărbuni,
nu puteau să mă cuprindă,
gura deformată
din bomboane mentolate
nu știa să mă sărute,
iar în brațe, cum avea
să mă-nfășoare
când avea un singur măturoi
pe post de mâini?
Însă eu l-am iubit,
așa învelit cu fularul
bătrânei tanti Chia,
cu ibricul lui nea Hendrea
ca joben;
l-am iubit până când
mi-a murit topit în suflét...
Iar vecinii indignați
au început să își adune,
bombănind,
ibricul, fularul, măturoiul;
copiii au mâncat bomboanele
...cât despre mine,
mi-au mai rămas
câțiva cărbuni de iubit...

Nasturi și portocale

Din pumnul tău strâns
n-o să cadă țărâna,
căci n-ai să mă îngropi;
din chipul tău frânt
n-o să alunece lumina,
căci n-ai să mă porți
în tine;
Din nasturii tăi
azi n-o să plouă,
căci n-ai să mă iubești.
N-o să-ți răsară din nasturi,
din chip,din pumni,
decât o portocală
pe care n-ai să te înduri să o cerți.
...ai să mă ierți.

Diana CHINDRIȘ

