

Proletari din toate țările, uniți-vă!

FLACĂRA

Biblioteca Centrală
Regională
Hunedoara-Deva

19

CONSTRUCȚII—DECENIUL VII

VITEZE MARI

HOROSCOP,
AFACERI, POLITICĂ

Anul XIII nr. 19 (467) — 9 mai 1964



Academicianul ELIE CARAFOLI, directorul Institutului de mecanică aplicată al Academiei R.P. Romîne.

1 mai

ÎN CAPITALĂ

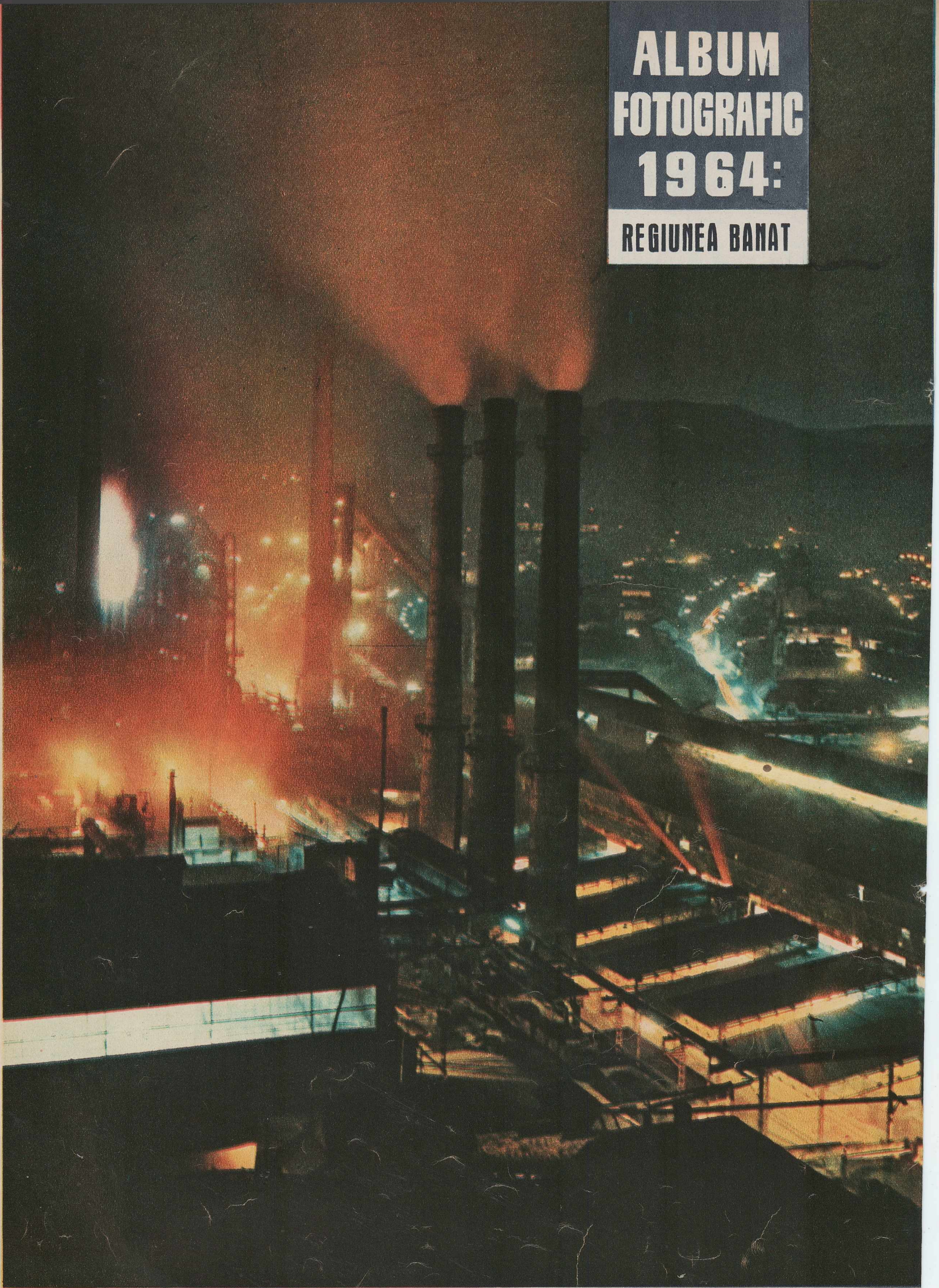


1

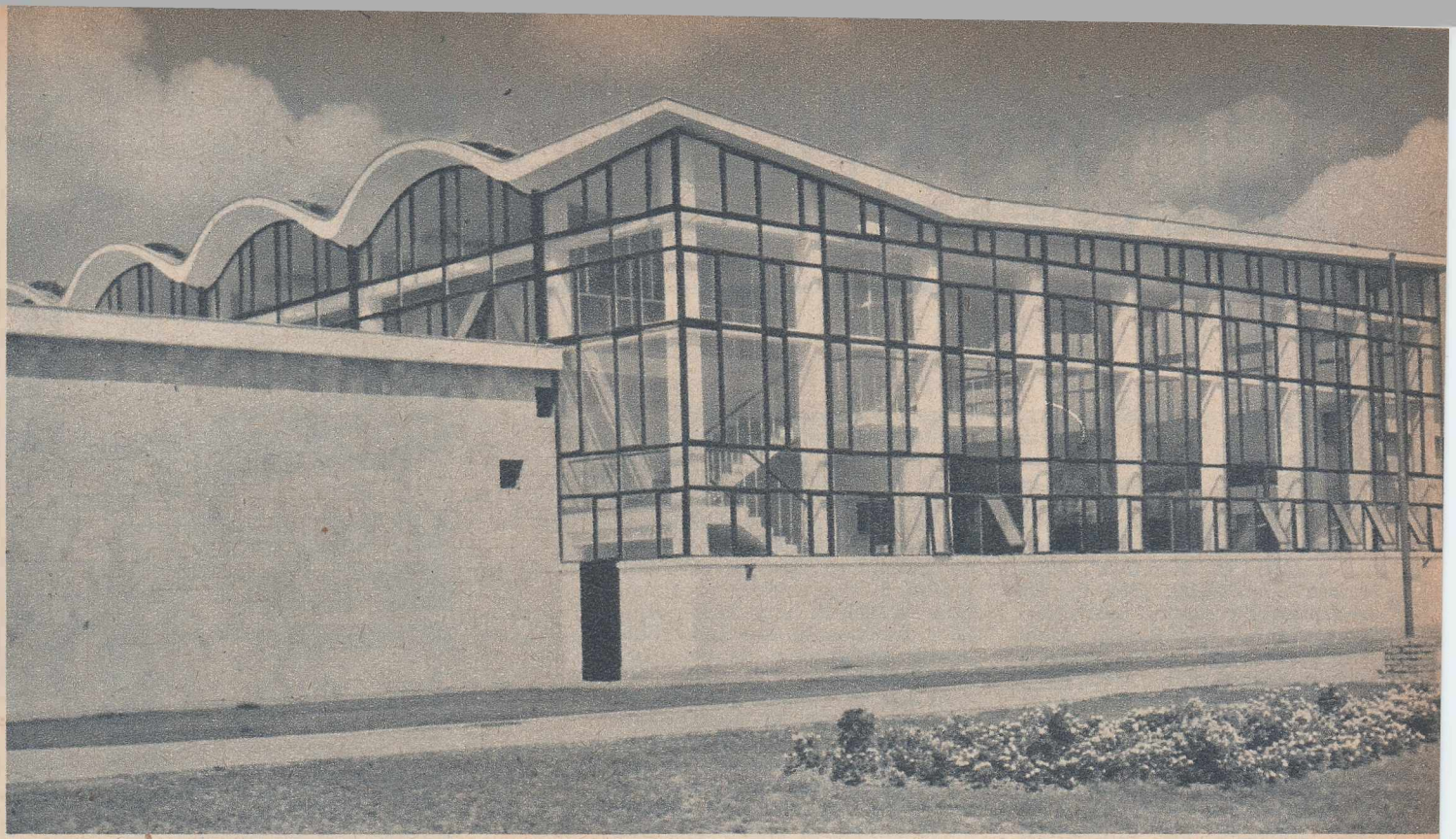
- 1** Tribuna oficială în timpul demonstrației oamenilor muncii din Capitală.
- 2** Trec coloanele nesfârșite ale oamenilor muncii din Capitală.
- 3** În fața tribunelor: tinerețea.
- 4** În văzduh se revarsă baloane multicolore și stoluri de porumbel. Răsună acordurile cunoscutel melodii: „E roșie cravata mea ca focul”. Sosesc pionierii.
- 5** Unul dintre nenumăratele care alegorice ce au trecut prin Piața Aviatorilor.
- 6** Un vis împlinit; împreună cu tăticu' la defilare.



**ALBUM
FOTOGRAFIC
1964:
REGIUNEA BANAT**



Reșița, noaptea.

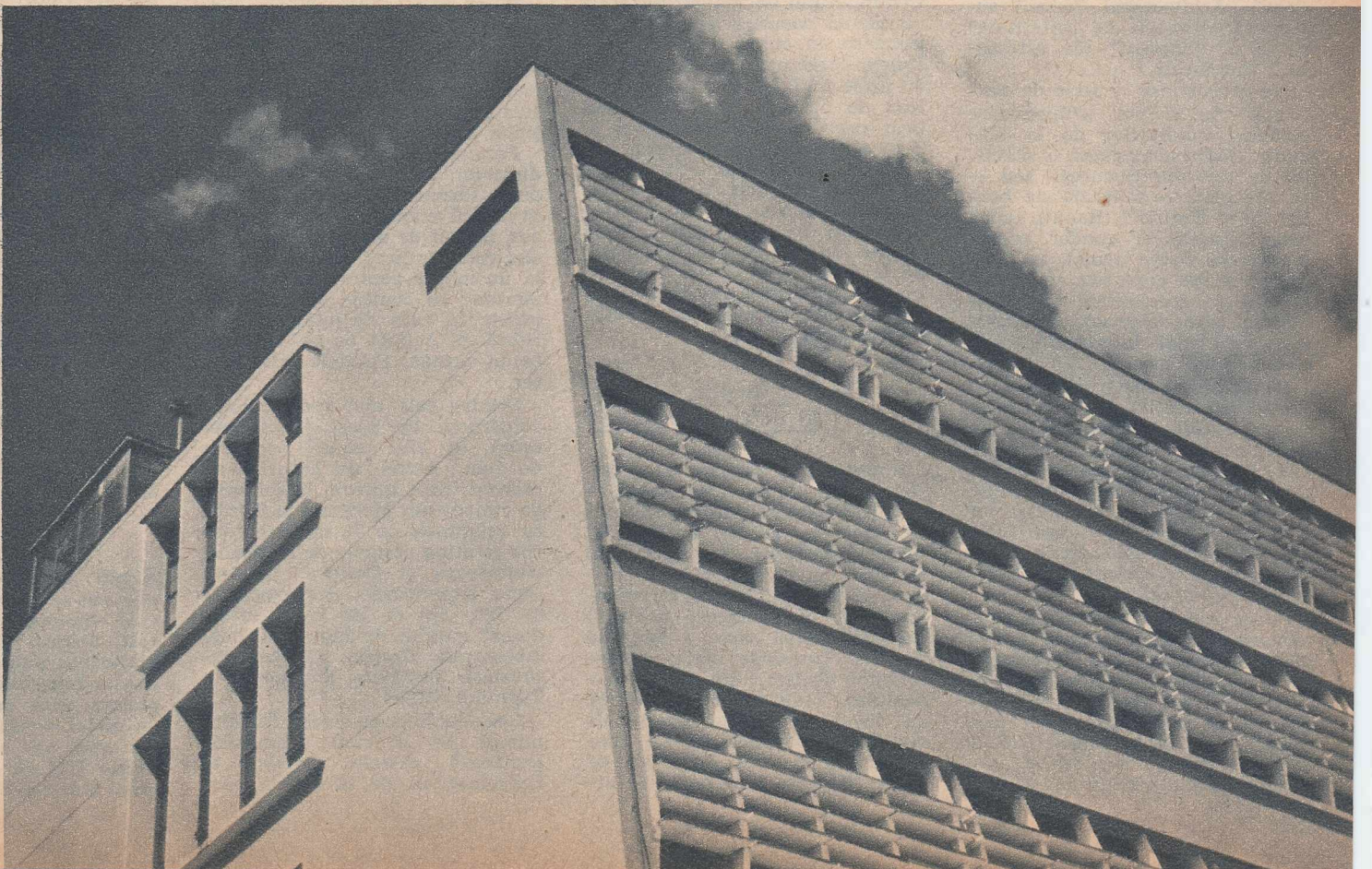


Exteriorul unei fabrici din zilele noastre — simplu, luminos, imbiator. (Fabrica de lactate din Constanța, terminată în 1963)

CONSTRUCȚII DECENIUL VII

Procedee moderne, metode industriale de execuție și preocupări estetice

Dantelă din beton armat. (Combinatul de Industrializare a lemnului din Tg. Jiu)



CONSTRUCTII DECENIUL VII

Cine răsfoiește revistele de construcții și arhitectură de peste hotare constată cu satisfacție că realizările din țara noastră în aceste domenii sînt în atenția multor publicații. Spicuum doar cîteva titluri recente: „Construcții școlare în România” („La Maison” — Belgia), „Noi lucrări ale arhitecților romîni” („Arhitektura S.S.S.R.” — U.R.S.S.), „Date asupra reducerii costului locuințelor și asupra noilor clădiri din București” („L'Architecture d'aujourd'hui” — Franța), „Construcții moderne pe litoralul R.P.R.” („Projekt” — R.S. Cehoslovacă), „Tendințe noi în arhitectura din România” („The Builder” — Anglia), „Aspecte ale arhitecturii actuale din România” („Jianzhu Xuebao” — R.P. Chineză), „Construcții noi în București” („Werk” — Elveția), „Arhitectură și culoare în R.P.R.” („Deutsche Architektur” — R.D. Germană), „Arhitectura în România” („Architecture” — Mexic) etc.

O publicație de prestigiu din S.U.A., „Architectural Forum”, reproducînd pe trei pagini fotografiile celor mai reprezentative clădiri și ansambluri realizate la noi în ultimii ani, constată că economia romînească „este în ascensiune” și că în România „industrializarea constituie un fapt efectiv”. Publicația apreciază că „arhitectura romînească este fața mîndră a acestei prosperități... Situația economică explică masivul volum de construcții ce se înfăptuiește acolo”. Observînd că în R.P. Romîna „este finanțat un program de construcții de locuințe fără precedent”, „Architectural Forum” subliniază accentele de „vitalitate” și de „rafinament” ale arhitecturii romînești.

Nu întîmplător o serie de construcții de la noi, printre care diadema hotelurilor de la Mamaia, clădirea elegantă a Circului de stat din București sau — pe alt plan — magazia de borhot de la Freidorf (Banat), unică prin uriașele ei „unde” prefabricate de beton armat, au apărut chiar pe copertele unor publicații de specialitate din străinătate care selectează în acest scop cele mai interesante construcții din lume.

Realizările constructorilor și arhitecților noștri — oglindite și de publicațiile de specialitate de peste hotare — sînt incontestabile. Ele sînt însă succese de început de drum, care îndeamnă la noi eforturi, la studierea tot mai temeinică a experienței mondiale în aceste domenii, la aplicarea ei creatoare în condițiile țării noastre.

Pe de o parte se impune promovarea tot mai largă a metodelor industriale de execuție; pe de altă parte este necesar ca acestea să nu excludă, ci dimpotrivă, să presupună o cifră mai mare varietate arhitectonică a construcțiilor de locuințe și așezăminte social-culturale, valori-

ficarea frumoaselor tradiții ale arhitecturii romînești. Desigur — așa cum s-a atras atenția de către conducerea de partid și de stat — năzuința de a se impune o mai mare varietate ansamblurilor noastre arhitectonice nu trebuie să ducă la cheltuieli inutile, la exagerări de ornamente, la soluții improprii cerințelor funcționale sau nepotrivite pentru materialele de construcții moderne.

În cele ce urmează ne vom referi nu numai la construcțiile de locuințe ci și la unele soluții interesante, la folosirea cuceririlor celor mai noi în tehnica — și am putea spune chiar estetica — construcțiilor industriale. Este un domeniu poate mai puțin cunoscut publicului larg, dar căruia specialiștii noștri îi acordă o atenție deosebită.

DE LA HAȚEG LA SIMERIA

De la bun început se impune o constatare:

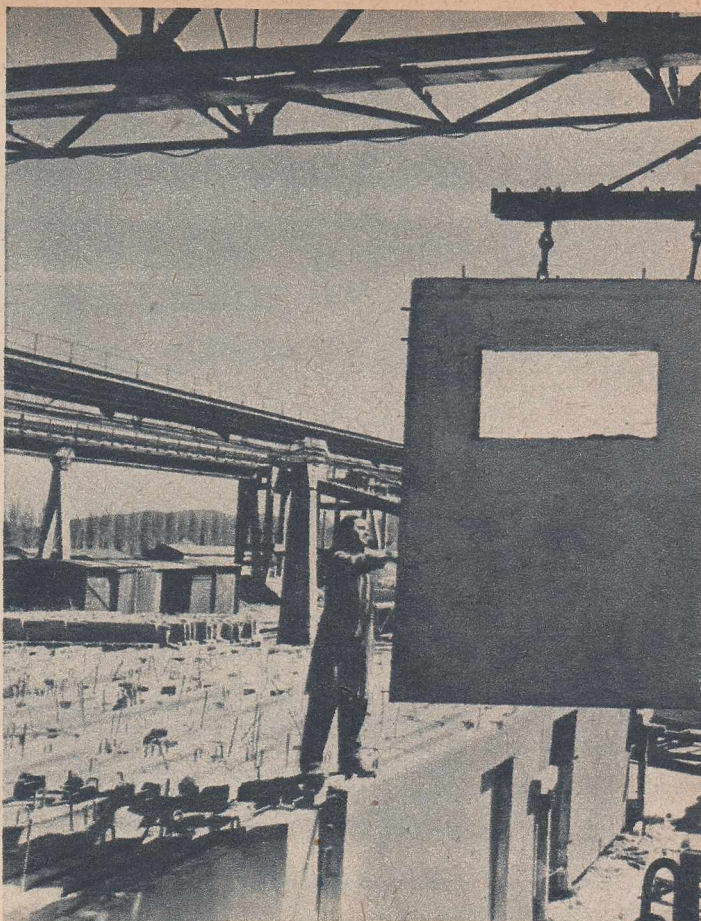
Acela care dorește să se înfăptuiască cu înfăptuirile tehnicii noi a construcțiilor din țara noastră nu trebuie să viziteze neapărat noile cartiere din București sau, de pildă, șantierele marilor combinate chimice. Tehnica nouă pătrunde pretutindeni.

Să luăm de exemplu Hațegul, altădată un modest târgușor transilvănean. Azi, în centrul orașului, se construiesc blocuri elegante cu nimic mai prejos decît clădirile similare din Cluj sau din Brașov. La marginea localității se ridică construcția Combinatului de industrializare a cărnii, un complex de clădiri luminoase, în culori pastelate. Întreaga construcție poate rivaliza cu orice unitate industrială similară de peste hotare, nu numai prin procesul tehnologic, ci și prin arhitectura sa modernă.

Cîteva zeci de kilometri la nord de Hațeg, nu departe de Deva, se află Simeria. Și aici, centrul orașelului se reînnoiește. Două rînduri de blocuri noi, despărțite de o zonă verde, creează o ambianță modernă; ceva mai departe a fost terminat un frumos complex comercial.

„TURNUL EIFFEL” ÎN COFRAJ GLISANT

Astăzi, cînd vorbim de „construcții în formă de turn” — expresie tehnică intrată în uzul curent — ne gîndim la realizări tehnice moderne, la construcții recente pe care am avut prilejul să le admirăm. Să ne amintim însă că în acest domeniu poporul nostru are o anumită tradiție. Turnurile înalte ale bisericilor de lemn din nordul Ardealului, realizate cu măiestrie, au făcut ca aceste opere ale meșterilor populari să fie considerate adevărate „catedrale de lemn”. Săgeata amețitoare a tur-



nurilor, atingînd uneori 50 m, este mărturia unei iscusințe și a unui simț al frumosului care fac cîinste constructorilor anonimi.

Dar să revenim la zilele noastre.

În ultima vreme, în domeniul „construcțiilor în formă de turn” s-au obținut unele dintre cele mai interesante rezultate. Ele s-au datorat mai ales aplicării în țara noastră, cu unele perfecționări, a procedurii „cofrajelor glisante”, datorită căruia pereții se înalță într-un ritm foarte rapid.

După cum se știe, glisarea este una din cele două căi principale (cealaltă fiind prefabricarea), prin care tehnica modernă depășește milenara și neproductivă practică a ridicării construcțiilor „cărămidă cu cărămidă”.

Perețele glisate este realizat dintr-un beton cu întărire rapidă, turnat într-un cofraj care se ridică continuu, „glisează” în sus, înălțat de un sistem de prese electrohidraulice, comandate de la un tablou central. Cofrajul — „forma” ce conține secțiunea de perete în curs de întărire — se ridică și, o dată cu el, zidul de beton armat. Perețele suie spre cer...

Printre cele mai spectaculoase construcții de acest fel se numără (o știți oare?) coșurile de fum. Astfel de coșuri s-au realizat, prin glisare, la fabricile de ciment din Medgidia și Turda, cu înălțimea de 70 m. Recordurile le atîng coșurile de la Brăila, Hunedoara și Craiova, la care „cota superioară” este respectiv de 120, 140 și 160 m. „Altitudinea” coșului de fum de la termostatala Craiova (160 m) reprezintă jumătate din aceea a Turnului Eiffel...

Construcțiile de acest fel sînt uneori de o rară frumusețe. Bunăoară, castelul de apă al Combinatului de la Brăila pare

un crin imens, cu „petale” de beton armat, încrămenite, apărute direct din pămînt.

COLOANE DE EDIFICIU ANTIC ?

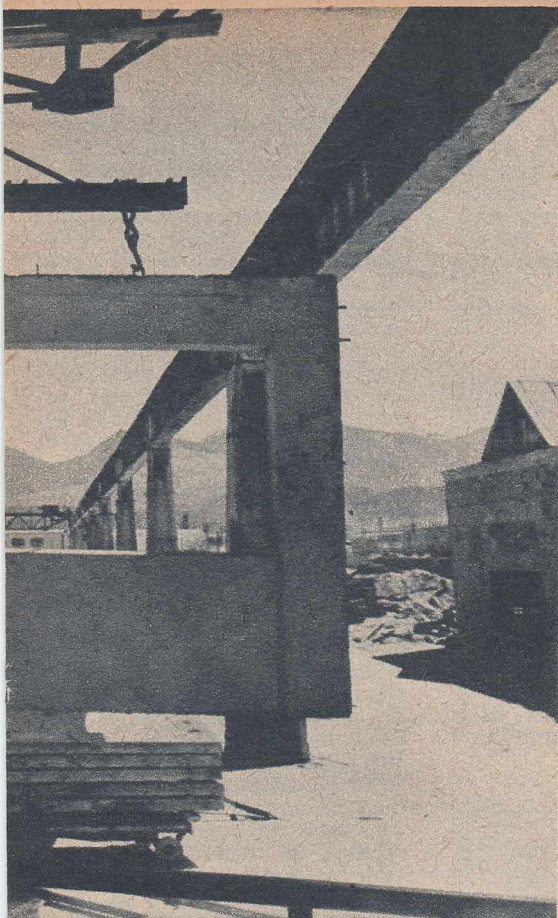
Sistemul cofrajelor glisante, bineînțeles, nu s-a aplicat în industrie numai la coșuri. Marile silozuri cilindrice destinate agriculturii, fabricile de ciment, de zahăr, ulei, bere s-au realizat tot prin glisare, pereții „crescînd” într-un ritm de 3-4 metri pe zi. Cine a văzut silozurile noilor fabrici de ulei din Iași și București, care răsar din fundații asemenea unor elegante coloane de edificiu antic, de o albeață marmoreană, nu le poate lesne uita. Și în domeniul construcțiilor de locuințe sistemul și-a dovedit eficiența.

Un etaj pe zi! Iată un ritm care ar fi părut, pînă acum cîteva ani, utopic. Glisarea l-a transformat în realitate. Dacă cineva lipsește două săptămîni din orașul său, găsește blocul de 10-11 etaje (pe care l-a lăsat la fundație) ajuns la... acoperiș. Desigur, la turnarea zidurilor trebuie adăugată perioada de execuție a cofrajelor, iar la urmă, de finisare. Cu toate acestea, durata în ansamblu se reduce simțitor. Așa se explică faptul că

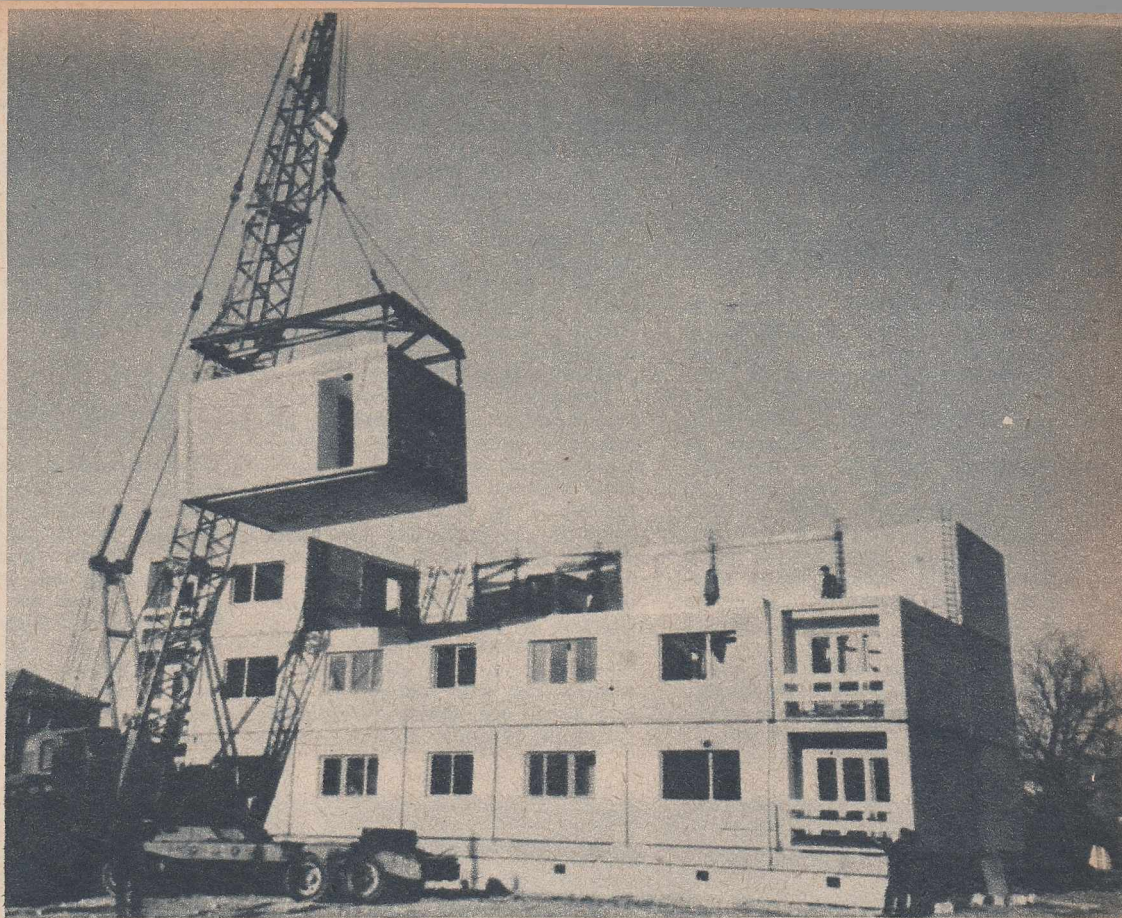
I. M. ȘTEFAN

(Continuare în pag. 8)

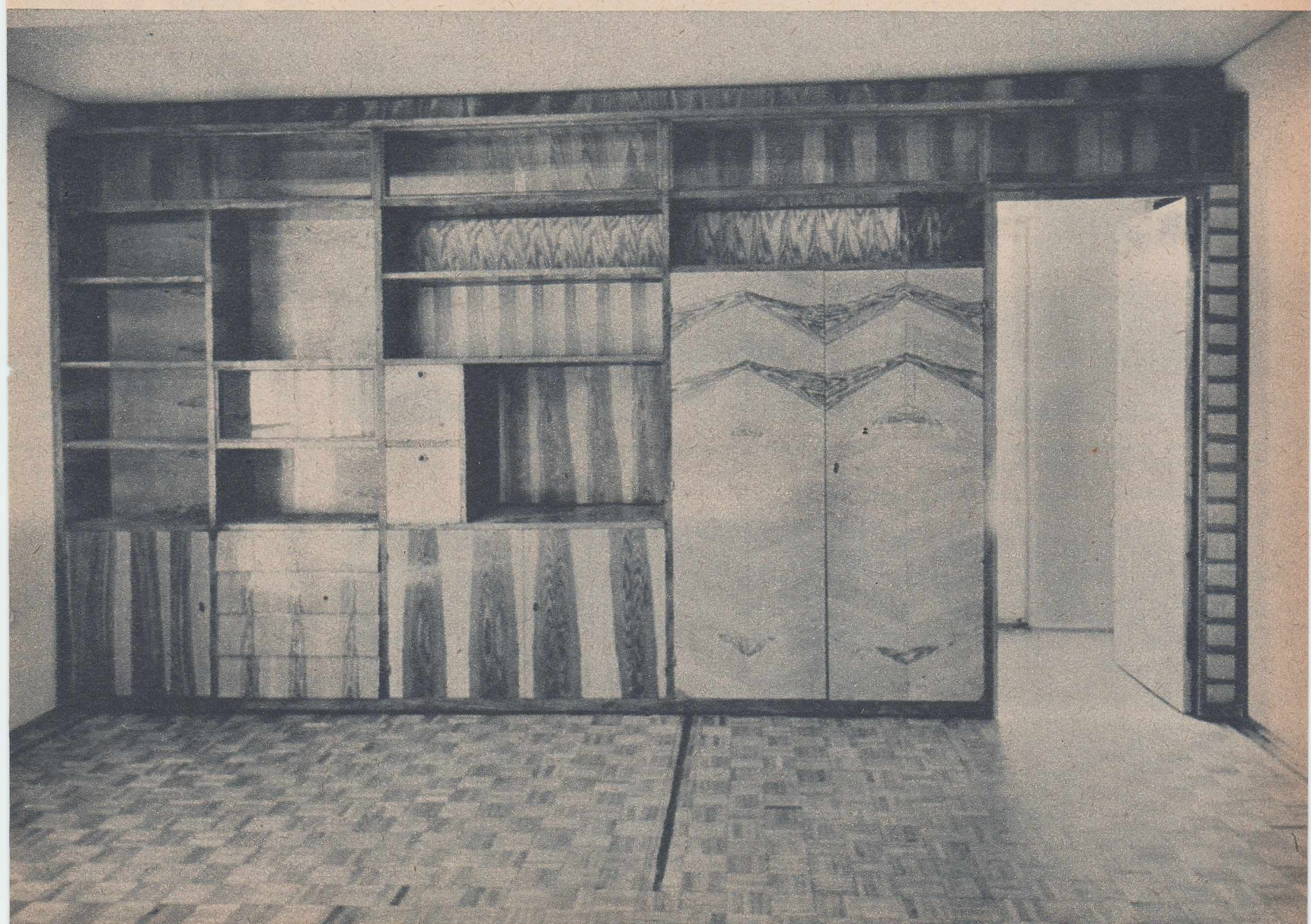
Acești pereți-mobilă din lemn alunecă pe șine, modificînd după voie dimensiunile încăperii de locuit. Pereții conțin dulapuri, o bibliotecă, paturi rabatabile, o nișă pentru televizor și chiar un stelaș pentru vase cu flori. V-ați dori un astfel de apartament? Lucrarea se experimentează la Bacău (șef de proiect: arh. Clement Stănescu).



**Calea scurtă pe care o parcurg pereții prefa-
bricați: din depozit direct pe șantier.**



Camera-bloc în cîrligul macaralei. (Onești)



acest sistem, pînă nu de mult experimental, devine astăzi un procedeu de masă. În 1964, numai la București, circa 5.000 de apartamente se vor executa în acest mod (față de 1.700 în 1963).

VITEZA... ACOPERIȘULUI : 10 CENTIMETRI PE ORĂ

Printre realizările constructorilor noștri trebuie să amintim și „liftarea” planșelor. Azi ele nu se construiesc neapărat începînd de la etajul inferior și terminînd cu ultimul, ci și invers...

În acest sistem, planșeele se realizează mai întîi — prefabricate — la sol, depozitîndu-se unul peste altul; după glisarea zidurilor ele se ridică succesiv, cu trolii sau macarale, la înălțimea dorită, fixîndu-se în găurile anume lăsate în ziduri la diferite etaje. În aceasta constă „liftarea”.

Sistemul s-a aplicat la Constanța, Onești, Hunedoara, Bacău, Cluj, București, imbinînd avantajele glisării și prefabricării.

Dar nu numai planșeele, ci și acoperișuri întregi pot fi ridicate — în cazul unităților ce se reconstruiesc acest lucru realizîndu-se fără oprirea producției. Astfel, la un complex de hale care urmau să-și schimbe destinația de producție, din București, proiectul inițial prevedea demontarea acoperișului piesă cu piesă și remontarea sa la înălțimea definitivă. În această variantă, o mare suprafață de hale industriale ar fi fost scoasă din producție timp de șase luni.

Întreprinderea constructoare a preconizat și aplicat însă un alt procedeu, care a redus considerabil durata operației și a îngăduit continuarea nestingherită a procesului de producție. Întregul acoperiș, în suprafață de peste 10 mii m² și de o greutate colosală, a fost ridicat folosindu-se prese hidraulice de tipul celor utilizate la lucrările executate în cofraje glisante. Pregătirile au durat cam o lună, dar operația propriu-zisă s-a realizat în numai 40 de ore, viteza de ridicare atîngînd 10 cm/h. Întregul proces

a fost comandat de la o stație centrală.

Mai recent, ridicarea acoperișului s-a realizat și la o construcție nouă: hala I.T.B. de pe șoseaua Alexandriei, tot din București. Asamblat în prealabil la sol, din elemente prefabricate, întreg acoperișul a fost ridicat la înălțimea definitivă în numai 11 ore, ceea ce a permis obținerea de economii apreciable.

CAMERE ÎN CÎRLIGUL MACARALEI

Este interesant de menționat că vechii meșteșugari de la noi cunoșteau tehnica „prefabricării”. Desigur, nu în sensul ei de azi. Multe dintre tipicele case de lemn ale epocii feudale (cîteva pot fi văzute la Muzeul satului), erau construite astfel încît se puteau pur și simplu „demonta” și monta în alt loc, pe baza semnelor lăsate în elementele din care erau alcătuite. Existau chiar sate întregi specializate

în construcția de astfel de locuințe „preconstruite”.

O dată cu revoluția produsă în construcții de introducerea betonului armat, în secolul al XIX-lea, și inginerii romîni au început să se preocupe de problema prefabricării. Astfel, Anghel Saligny, construind la Galați și Brăila primele silozuri de beton armat din lume, a realizat pereții din plăci hexagonale prefabricate; el a reluat mai tîrziu acest sistem la docurile din Constanța, cu unele perfecționări. Cu toate acestea, prefabricatele de beton armat s-au folosit în trecut la noi numai în mod izolat, pe o scară foarte restrînsă.

Cînd, acum un deceniu și jumătate, volumul mare de construcții reclamat de rapida dezvoltare economică a impus organizarea sistematică a producției prefabricatelor de beton armat, utilizarea lor părea unor tehnicieni „hazardată” și a întîmpinat anumite rezistențe. Partizanii cărămizii s-au cramponat o vreme de ea, nevoind să accepte noul, cu toate avantajele sale evidente. În sprijinul „conservatorilor” au venit greutățile începutului. Elementele prefabricate nu erau întotdeauna de bună calitate, tehnicienii le deteriorau neștiind cum să le minuiască și cîteodată se făcea greșeala de a le utiliza la construcții foarte depărtate de fabricile producătoare sau în puncte greu accesibile, astfel că operația devenea nerentabilă.

Cu timpul însă, deficiențele au fost învinse. Fabrici și poligoane de producție perfecționate, de mare capacitate, au intrat în funcțiune. De la mici blocuri de pereți, prefabricate, s-a trecut la mari panouri de pereți, din care s-au construit în ultimii ani cartiere întregi de locuințe la București, Iași, Brașov etc.

Dar „peretele prefabricat” nu reprezintă gradul cel mai înalt de industrializare a construcțiilor.

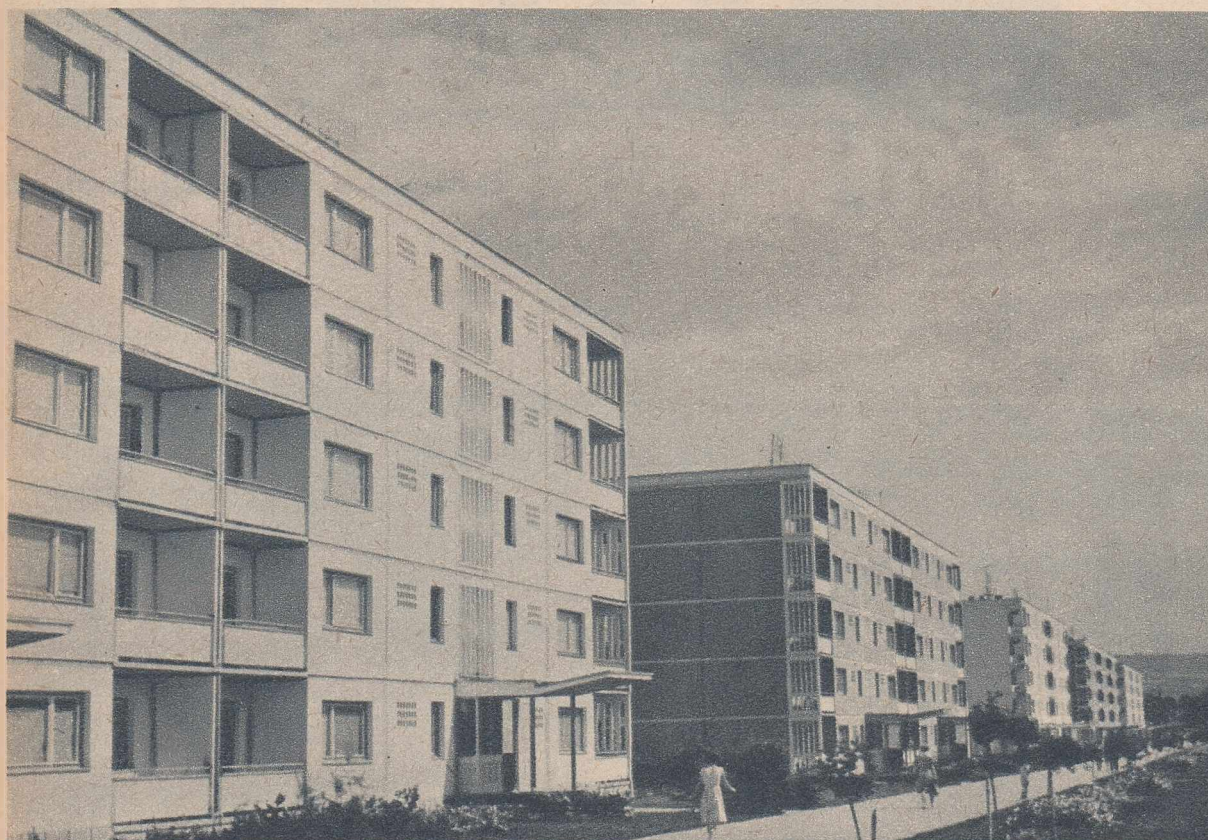
La sfîrșitul anului 1963, după studii și experimentări destul de îndelungate, pe baza documentației tehnice mondiale, s-au elaborat la noi procedee originale, trecîndu-se la construirea primelor două blocuri de locuit din elemente prefabricate „spațiale” de beton armat (blocuri-camere). Menționăm că numai cîteva țări din lume experimentează în prezent această tehnologie.

Despre cel dintîi bloc, realizat din elemente spațiale la Onești, s-a vorbit recent, în amănunt, în revista noastră.

La experimentarea ce se va face la București, sistemul adoptat este altul decît cel de la Onești: elementul spațial nu este turnat dintr-o dată, ci realizat din asamblarea unor elemente plane (panouri pe pereți, planșeu și tavan). După asamblare, camera prefabricată intră în finisaj pe un stand special. Blocul spațial format este ridicat în cîrligul macaralei și clădirea se montează...

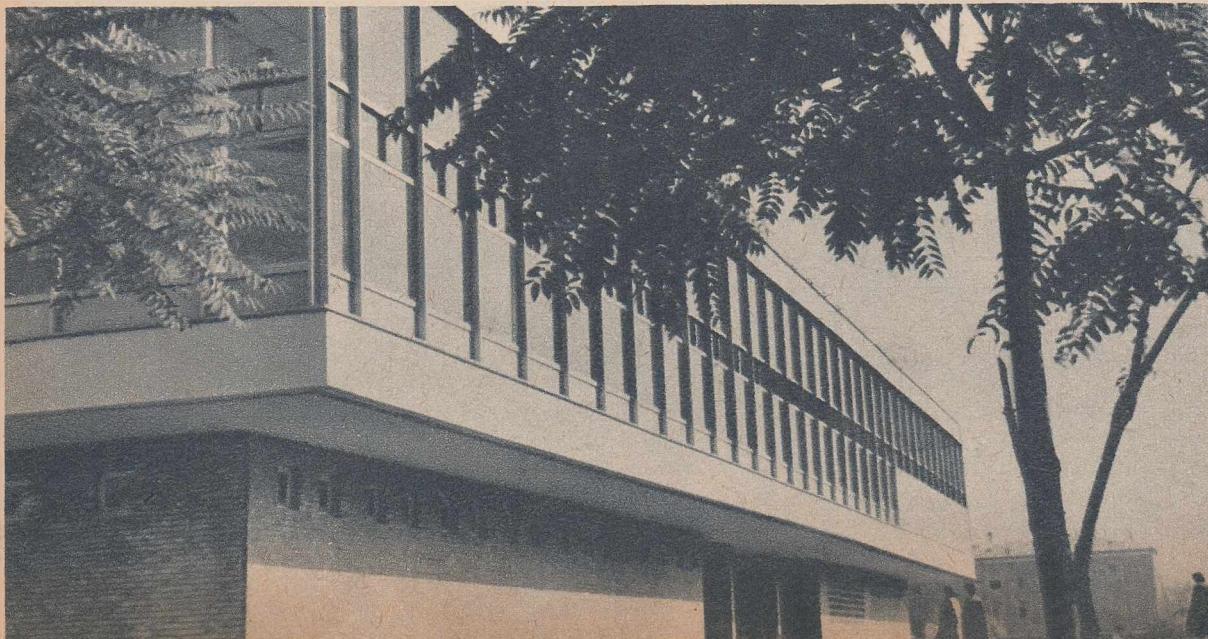
Pentru un întreg bloc de locuințe, cîteva zeci de astfel de „elemente” sînt de ajuns. Cine știe, poate că peste un deceniu sau două, dacă nu mai devreme, blocurile de locuit din elemente spațiale vor fi tot atît de obișnuite cum sînt astăzi construcțiile din panouri mari sau „glisantele”. Aceasta dacă industrializarea continuă a construcțiilor nu ne va rezerva cumva cu totul alte surprize care, ca toate surprizele, nu pot fi prevăzute...

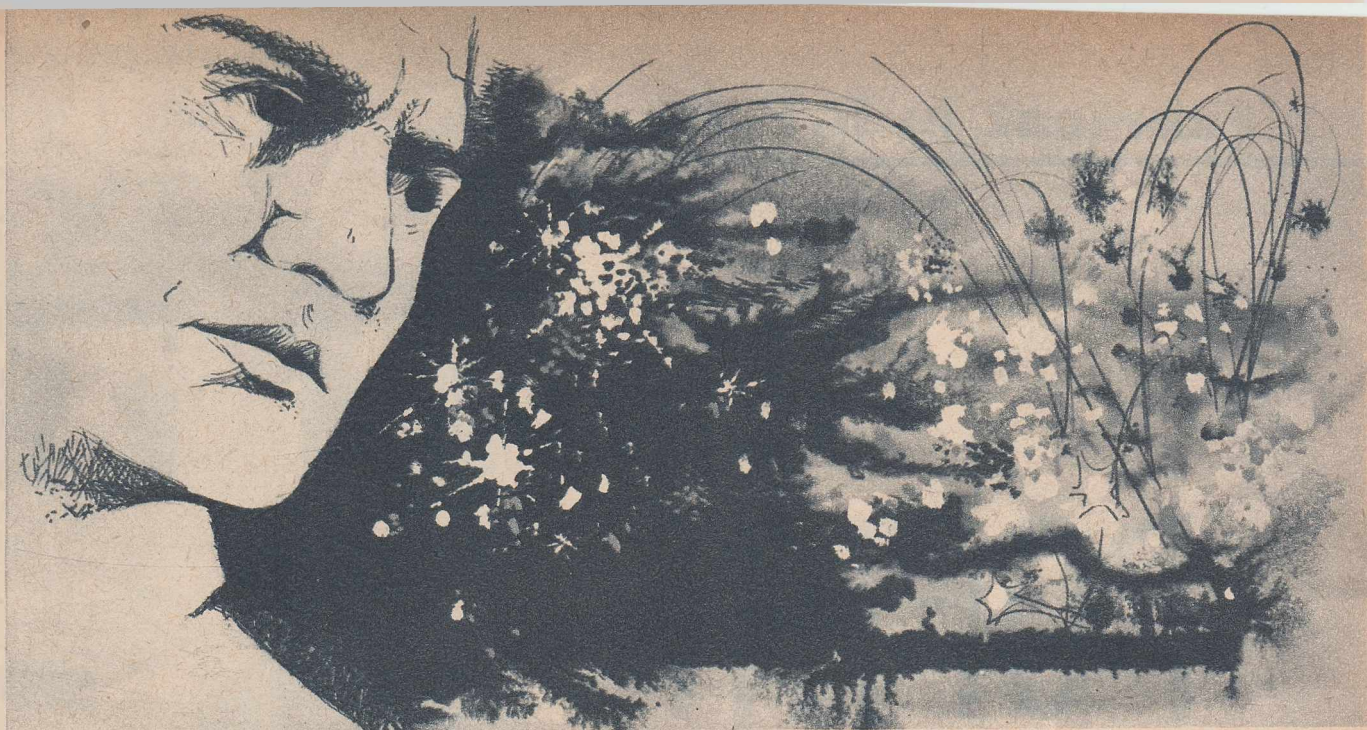
I. M. ȘTEFAN



Blocurile de locuințe din panouri mari prefabricate erau la început destul de monotone. Astăzi, însă... (În fotografie: blocuri din Iași.)

Cantina Complexului social studentesc Grozăvești.





ÎNTOARCEREA

schită de Eugen TEODORU

În fiecare zi, Stanciu își judeca slăbiciunile și se hărțuia cu ele, fără să le cruțe. În ziua aceea își descoperise două slăbiciuni. Prima: zăbovise cam mult în pat dimineața și își sărutase nevasta pe jumătate adormită. Ce-a de-a doua slăbiciune se ivise pe neașteptate și o cercetă cu luare aminte. Socotise însă că trebuie să se lase înfrînt, fiindcă era o slăbiciune firească. Așa cum se întimplase, nici n-o putuse evita. Numele ei e nostalgia care-ți umple sufletul de dor și te zvirlă înapoi cu anii, dîndu-ți teribila senzație că te afli din nou printre oameni și lucruri uitate. Fiecare fibră îți tremură.

Timpul vindecă totul, se zice, dar în cazul lui Stanciu nu poate fi vorba de așa ceva. Timpul la el se scurge fără să altereze nimic. Memoria, pe care i-a dat-o natura, e de vină. O memorie chinător de limpede, transparentă ca sticla. Prin spatele ei se filtrează, ca printr-o fereastră, amintirile.

Deasupra amintirilor nici o suviță de negură nu se așterne. Memorie pentru care cei mai mulți îl admiră. În orice clipă Stanciu își poate aminti, spre pildă, nenumăratele manuale de școală pe care le-a răsfoit și studiat, cu paragrafe, cu poze, cu schițe. Pagini de regulamente, regulamente de tragere unde se află înscrise formulele, distanțele, efectele fiecărei guri de foc.

Ține minte detaliile unui peisaj, chipuri de oameni, vorbele lor, expresii. Multora dintre colegi le-aude glasul, parcă i l-ar aduce vîntul la ureche cînd se gîndește la ei. Amintirile vin proaspete, încărcate de amănunte și, cînd îl obsedează, el le înlătură cu un gest imaginar.

Cu două zile în urmă comandantul îl chemase în cabinetul său, împreună cu secretarul biroului organizației de partid și cel al comitetului U.T.M., dîndu-i sarcina să pregătească împreună cu ei aniversarea Zilei Victoriei în unitate.

În clipa aceea ecranele minții locotenent-colonelului Stanciu s-au luminat brusc, aducînd în ele imaginile Zilei Victoriei așa cum le trăise de mult, în 1945, pe străzile Pragăi. Acolo ajunsese o parte din unitatea lui. Sta înconjurat de un vuiet de lume. Vuietul, parcă-l produceau niște munți de piatră albă care, spîrgîndu-se, nu se risipeau; explozia pornea în văzduh, acoperînd cerul o vreme pînă cîpăta culoarea lui, a norilor, împrăștiindu-se. O dată pierdut zgomotul, primei explozii îi urmau alta, și alta.

El nu-și dădea seama în momentul acela că zguduirea cerului și a pămîntului o provocau mari unități de artilerie, care salutau doborîrea fascismului. După această zi, care anunța sfîrșitul unui război drept, plin de jertfe, urma întoarcerea a-

casă. Întoarcerea din războiul purtat alături de sovietici, învingînd împreună nazismul barbar, hoardele care pirjoliseră orașe și sate, care ucisese oameni vrînd să-nrobească o lume întreagă.

Numai cei ce au trecut prin lunile grele ale războiului pot înțelege însemnătatea întoarcerii acasă, lîngă părinți, între copii, lîngă neveste ori iubite, lîngă oamenii patriei care te-au ajutat cu munca și inima lor, lîngă toți acei care, liberi acum, aveau să se bucure și de stăpînirea asupra pămîntului pe care au trudit ei și moșii lor. Ți-au ajutat biruința transformînd în putere de nebiruit lozincă parîndului: „Totul pentru front, totul pentru victorie”. Să simți din nou sub tălpi, în sfîrșit, pămîntul patriei, ulițele satului în sărbătoare și străzile orașului din care ai plecat cu teama că nu te vei mai întoarce; să înfilnești din nou prietenii și să le vezi din nou fețele!...

Bătrîna Pragă îi saluta pe romîni și pe sovietici cu recunoștință. Femele, moșnegii, copiii sau fetele îi cuprîndeau pe soldații tineri în brațe. Zidurile vechi și cenușii cărora le pierisese încruntarea, privind parcă înfîlînirea între eliberați și eliberați, păreau ieșite și ele din bălăii ca oamenii, așteptînd să li se cicatrizeze rănile.

Orașele se înveșmîntaseră cu steaguri. Pe mormintele proaspete oamenii aruncau flori, se găseau din belșug, era luna mai, aerul transparent se încărcase de mireisme, de dangătul clopotelor; se ridea printre lacrimi, se plîngea printre risete. Parcă și morților le era mai ușor: sosise vremea să nu rămînă uitați prin cîmpuri, vor fi strînși, aliniați sub lespezi albe de marmură, li se va săpa numele în bronz. Sculptorii vor înălța mausolee, alegorii de piatră, monumente. Lauri de metal usflat cu aur vor închipui cununii. Se vor aprinde potrele cu focuri veșnice deasupra unor coloane sau capiteli și vor plîpîi, tremurătoare, amintind într-una de sufletul celor pierduți.

Locotenent-colonelul Stanciu își mai aminti, cu precizia specifică memoriei lui, că ziua în amiază mare s-au aprins becurile pe străzi, uzinele electrice nemalasteptînd seara, ei zvîrlind de cu zi lumînă în becurile care nu mai fuseseră aprinse de ani. De la fiecare fereastră sau ușă se smulgeau hîrtiile negre. S-au deschis geamurile, vîntul rostogolea în rigole fișile de camuflaj, perdelele ca prapurii de doliu. Lumea curioasă îi împingea pe romîni încoace și încolo, le cerea amintiri, adrese. La un moment dat, Stanciu se pomeni împreresat de oameni care-l pipăiau mincele, epoleții, nasturii, cerîndu-i să le explice, în graul complicat al cuvintelor împrumutate răzleț din mai multe limbi și însoțite de gesturi

neînțelese, gradul pe care-l poartă și locurile pe unde s-a bătut. Cînd Stanciu pricepu ce-l întrebau, se aplecă și desenă pe trotuar o hartă aproximativă — un clob de tencuială îi servea drept tîblă — și le arătă drumul luptelor, munții și apele străbătute. Cînd dădu să se ridice citeva mîini îl ajutară, cu toate că nu avea nevoie, altele îl bătură pe umăr: „Subkochenent, subkochenent”, scandau cîțiva copii, îmbrăcați curat, to-păind înaintea grupului. Căci pîlcul acela gălăgios și vesel, care părea o familie numeroasă din care lipseau însă bărbații tineri, porni înainte, luîndu-l în iureșul lui și pe ofițerul român. Sublocotenentul se lăsă în voia însoțitorilor, înțeles pe jumătate din ceea ce era de înțeles că-l invitau la el acasă unde aveau de gînd să stropască cu o sticlă de vin ascunsă prin beci o masă modestă, alimentele erau foarte puține, mizeria care bîntuise ani de-a rîndul nu încetase brusc.

Așa se trezi tînărul ofițer într-o cameră largă, în mijlocul unei familii de muncitori care-l puseseră în față tot ce aveau mai bun. Seara a ieșit împreună cu ei sub crengile de aur ale arzienelor de foc care brăzdau cerul, luminînd-o într-o pîlpîire aproape ireală.

Rachetele, artificiiile și proiectoarele zvîrliau întunericul departe pentru ca oamenii să-și vadă ochii și obrăjii mulțumiți, bătuți de flacăra celor mai sublime dintre frumuseți, frumusețea libertății.

Se dansa, se cînta, se striga în gura mare, în grupuri sau de unul singur. Totuși lîngă urechea tînărului de atunci se auzi, la un moment dat, un glas înăbușit de tristețe care-l pătrunse auzul. Cea mai tînără văduvă a familiei, cu chip palid, păr blond, cu ochii arzînd de o febră lăuntrică, explica străzile, îi dezvăluia amintirile și istoria iubirii ei nefericite pentru bărbatul împuscat de nazisti cu un an în urmă într-unul din becurile Gestapoului. Plămîni subrezi au obligat-o să se-ntoarcă din munții unde luptase între partizani și de unde fusese trimisă îndărăt să se vindece, pentru că nu mai putea suporta greutatea luptei.

La despărțire văduva cu ochii arzînd de febra lăuntrică l-a îmbrățișat pe tînărul sublocotenent ca o soră, urîndu-l în limba lui complicat în care s-au înțeles pînă atunci, o dragoste mare ca a ei.

Ecranele memoriilor lui Ioachim Stanciu se strămutară în punctele de adunare ale diviziilor, și apoi urmări cu fidelitate drumul întoarcerii în țară.

Drumul întoarcerii tot cu flori a fost presărat. Miresmele cîmpurilor și munților Transilvaniei năvăleau în plămîni dornici de aerul țării libere. Chiuituri și fluierături, strigăte voioase țîșneau din coloane. Oamenii de pe marginea șoselelor, din satele

care trăiseră în acea primăvară încă o sărbătoare: smulgerea pămînturilor din mîinile moșierilor, nu se lăsau mai prejos. Unitățile mergeau încet și oamenii aveau timp să întindă soldaților ciocchini de cișec, sticle de palincă, ori să le cînte din taragot, căci și lăutarii fuseseră aduși să le facă birurilor primirea cît mai frumoasă. Nu se poate dormi din pricina bucuriei, așa cum nu se poate dormi din pricina durerii: fiecare clipă te obligă să guști. Pe Stanciu Ioachim îl fura somnul cîteva minute la sfîrșit de zi prin cantonamente și apoi se trezea odihnit ca după o noapte lungă; nu era cîtuși de puțin toropit. Ba, dimpotrivă, simțea că dispune de atîta forță, încît ar fi fost în stare să împingă coloana lor cu o viteză dublă, triplă, să ajungă mai curînd la ai lui. În picoteliile lui scurte, luminoase ca zilele și nopțile sfîrșitului de primăvară, se visa un Gulliver înzestrat cu puteri supraomenești, remorcînd șoselele ca pe niște cabluri multiple atrînate de umerii lui, ca niște evantai de oțel. Drumurile i se păreau prefăcute în adevărate benzii rulante străbătînd sute de kilometri în frînturi de secundă.

Se trezea în culoarul de entuziasm pregătit de patrie ca pentru eroi. Steagurile nu se mai coborau în orașe și în sate. Ele fluturau în vîntul încropit al zilelor călduroase și transparente.

Războiul rămăsese departe în urmă, în munți, în sfînci și bolovani, în zăpezi, în ploii și în amintiri. Încet, încet intra în istorie trezînd în fiecare sentimentul reconfortant al omului scăpat de urgie, simțîmînt pe care-l lega de obiceii liniștitorul „a fost”...

Locotenent-colonelul Ioachim Stanciu străbate acum o alee presărată cu pietriș mărunț, alb. Scrișliau pietrele sub tălpile cizmelor lucioase; Ioachim Stanciu se îmbrăca cu gust, făcea sport cot la cot cu tinerii, își menținea suplețea, în pofida vîrstei de patruzeci și doi de ani, cu grija unui campion care nu se gîndește să părăsească terenul și nu se lasă înfrînt de scurgerea vremii. Prea multe fire albe nu-l răsăriseră în păr, era un om în toată puterea cuvîntului, cum se zice.

Întrețineria imaginilor de de mult cu cele de azi îl încălziră pe Stanciu Ioachim o dată cu soarele acestei frumoase zile de primăvară.

Planul de acțiune prinse contur repede în mîntea lui Stanciu Ioachim, dar pe lîngă alte activități se mai gîndi să facă organizației și propunerea ca el sau altul care a trăit Ziua Victoriei să înfățișeze tinerilor ostași sentimentele care l-au încercat atunci cînd lumea întreagă se îmbătase de sublima frumusețe a celor dintîi zile de pace.

Ilustrație de Lucian POPA

Fabricat în R. P. R.

POFTIȚI ÎN VAGOANE!



2

Călătorie plăcută în noile vagoane de călători pe care vi le pregătesc acum inginerii, tehnicienii și muncitorii de la uzina din Arad.

Dar mai întâi, câteva curvinte despre uzina însăși. Veche de 72 de ani, în care timp s-au creat aici multe tipuri de vagoane, uzina cunoaște astăzi — ca și celelalte uzine socialiste de pe pământul țării — un înalt ritm de producție. Transformată, cu hale și secții noi modern utilizate, uzina și-a sporit producția aproape de 13 ori în 15 ani. S-au creat numeroase tipuri noi printre care: vagoane de mare tonaj, vagoane cu auto-descărcare, vagoane basculante acționate pneumatic, vagoane refrigerente ș.a.m.d. Produse ale uzinei arădene sînt cunoscute azi nu numai în țară ci și departe, peste frontierele patriei.

De curînd, în sectorul II al uzinei, a intrat în producția de serie noile vagoane de călători pe care ne propunem să vi le prezentăm azi:

În exterior, nimic deosebit. Surprizele sînt înăuntru și încep de la bancheta pe care călătorul stă uneori ore în șir. Umplute cu cauciuc spongios și capionate cu materiale plastice, banchetele asigură acea elasticitate care în ultimă analiză se traduce prin „comoditatea că-

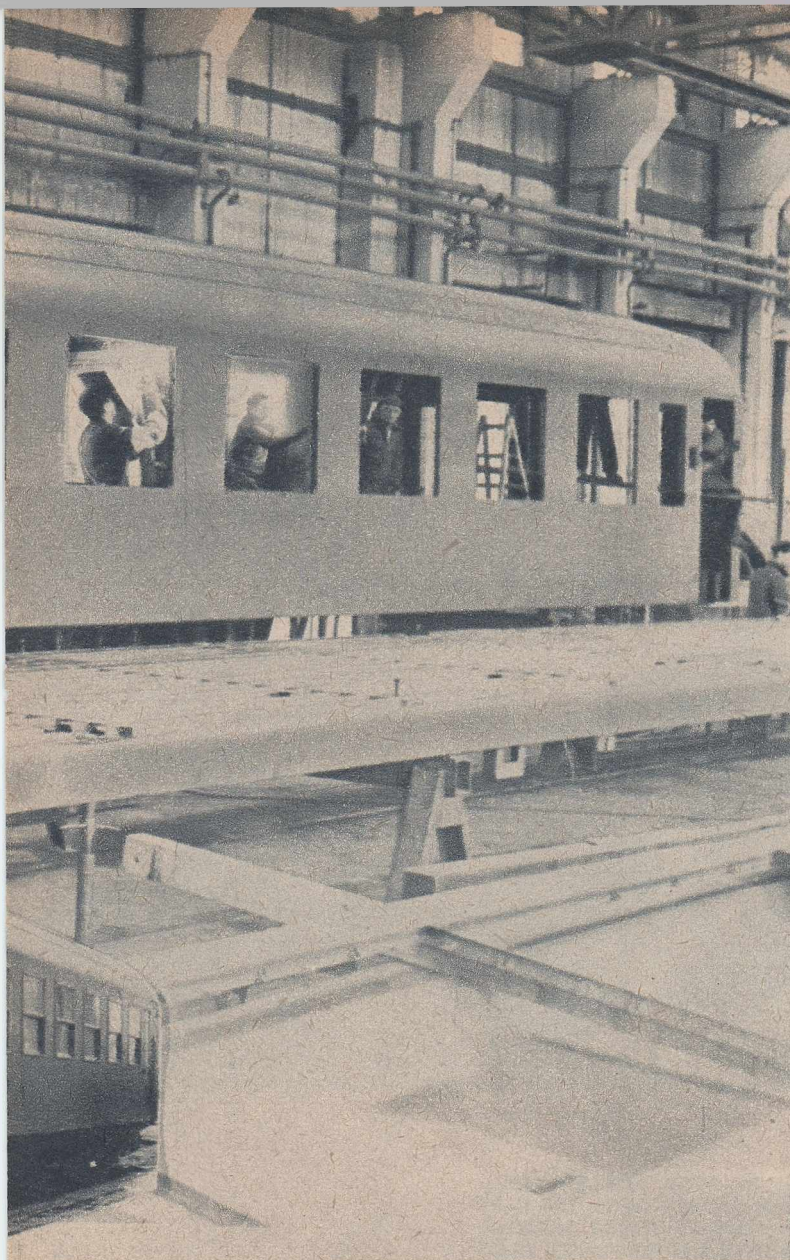
lătoriei”. Pereții compartimentelor, confecționați din plăci melaminatate în culori pastel, oferă ochiului un cadru plăcut, simplu și elegant. Varietatea de culori a pătruns și aici ca element estetic și de combaterea monotoniei (cît de monotonă poate fi uneori o călătorie de 10-12 ore!). Alături de compartimentul galben e unul verde, apoi unul roșu, apoi unul vernil, apoi iar galben, albastru ș.a.m.d.

Deosebit de neplăcută poate fi o călătorie într-un vagon în care nu ești apărut împotriva frigului sau, din contră, într-unul supraîncălzit. Experiența noastră de călători ne-a arătat de atîtea ori cît de inutil poate fi mînerul acela cu inscripții în mai multe limbi: cald, rece, moderat...

La temperatura și aerisirea noilor vagoane s-au gîndit constructorii lor prin prisma unor noi cuceriri ale tehnicii. Un sistem de termostate discret plasate în diferite puncte ale compartimentului reglează automat temperatura acestuia menținînd-o în jurul a 19 pînă la 22 grade Celsius. Cîrcuția aerului cald se face în două direcții: de-a lungul pereților și în dreptul ferestrelor pe care o ferește astfel de înghețuri

1





în timpul iernii; surplusul de aer cald este evacuat printr-un grătar în culoar, asigurându-se o încălzire uniformă în compartiment și în culoarul de trecere.

Grija pentru confort se manifestă și în felul în care au fost concepute cele două încăperi sanitare de la capetele vagonului, prevăzute cu chiuvetă, robinete pentru apă (potabilă), dulap, oglindă, bară nichelată pentru prosoape etc. Cei ce folosesc aparatul electric de bărbierit vor găsi aici și prizele pentru curentul trebuincios. În sfârșit, în legătură cu comoditatea călătoriei, trebuie să amintim că noile vagoane, fiind cu patru metri mai lungi decât cele cunoscute până acum, s-a creat posibilitatea de mărire a spațiului în fiecare compartiment o dată cu sporirea numărului de locuri. În vagonul de clasa a II-a, de pildă, distanța dintre pereții compartimentelor este cu 25 cm mai mare deși vagonul are 80 de locuri în loc de 72. La clasa I numărul locurilor crește de la 42 la 54.

Dar constructorii noului tip de vagoane de călători nu s-au gândit doar la confort și comodate și nu s-au gândit numai la azi, ci și la mâine. Perspectiva creșterii necontenite a vitezei comerciale pe căile noastre ferate i-au făcut să prevadă noilor vagoane un sistem de

boghiuri și suspensie (arcuri spirale, amortizoare hidraulice și telescopice) capabile să asigure rezistența vagonului la viteze mult sporite. O altă preocupare centrală a constructorilor a fost crearea condițiilor de circulație a noului vagon în deplină securitate: carcasa solidă (metalică), aparate de tracțiune și ciocnire (tampoane) sigure etc. Probele de laborator și de circulație efectuate înainte de darea vagoanelor în exploatare au dat răspuns satisfăcător la toate întrebările.

Iată, așadar, câteva date — evident sumare — în legătură cu noul vagon pe care îl veți folosi în curând. Un lucru e sigur: urările crainicilor din gări de „călătorie plăcută!” vor fi din plin confirmate în noile vagoane.

A. PETRUȚ
Fotografii de Traian PROSAN

- 1 Noul vagon de călători de clasa a II-a.
- 2 Hala de montaj a vagoanelor de clasă.
- 3 Vagoane de mare tonaj, metalice, pregătite pentru prima călătorie.

CARTEA

Veronica
Porumbacu

„MEMORIA
CUVINTELOR”

Ultimul volum al Veronicăi Porumbacu aduce într-o bună parte a ciclurilor sale (îndeosebi în cel intitulat „Cuvint la fereastră”) poezia gingașă a „bucuriilor simple” pe care am întâlnit-o și în volumele anterioare. Poezia caldă a căminului, a calmului și armoniei familiare radiind din fiecare obiect care compune acest univers uman, se degajă fluent din poeme ca „în ce culoare”, „Grăție”, „Toți trei”, „Trag ancora” etc. Poeta se apleacă și culege grijiile poezia clipelor de liniște ca, de pildă, în „Toți trei”. Aici banca din grădină, pe care stă împreună cu soțul și fetița pare o navă plutitoare între lună și „Marea cuvintelor noastre topite-mpreună de ani”. Într-o altă poezie „Heraldică”, remarcabilă prin coloritul descrierii florilor, ideea fericii domestice în noile blocuri transpare firesc, convingător: florile, crescute o dată cu zidurile noilor blocuri, la balcoane, sînt blazoanele „noilor nobleți” a vieții însoțite pe care a creat-o socialismul. În altă parte poeta meditează la scurgerea timpului care și-a pus pecetea peste toate: fetița crește din ce în ce mai înaltă în cămașa care rămîne scurtă, covorul copilăriei, pătat de cerneală, începe să se roadă, numai păpușa rămîne impasibilă față de ireversibilitatea vremii, ca o zeitățe preistorică.

„Și timpul curge peste lumea cea mică / peste lumea cea mare / din toți ai casei, numai păpușa / rămîne asemenea sîcși / peste-o zi, peste-un an, / zeitățe preistorică năvă / crescută înaintea eternității...”

Poezii ca „Paznic”, „Portret”, „Pe-aici am mai fost” sînt tot altele poeme care vorbesc despre poetul, paznic al fericii copiilor, sau despre eroismul de fiecare zi al constructorilor socialismului. În „Pe-aici am mai fost” poeta a aflat o exprimare deosebită ideii de dăruire a constructorului și, implicit, a artistului, care asemeni meșterului Manole închide între ziduri, ca pe ceva scump, dragostea și devotamentul pentru ceea ce construiește și creează; motivul umbrel este frumos folosit și strofa finală, dăltuită cu finețea caracteristică poetei, amintește, cum spuneam, de mitul popular.

„Pe-aici am mai fost și-am lăsat, / să dureze în vremi stăvilarul, / tînăra-mi umbră pe fundul tinerei mări / și soarele poate-o sărută, prin adîncul perete al apei / ca pe-o frumoasă-adormită în geologia străveche, / în timp ce eu însămi, pe țăr, zădesc mai departe orase...”

Cu „Memoria cuvintelor” însă, poezia de notație gingașă de pînă acum a Veronicăi Porumbacu, care avea ca notă dominantă extragerea fiorului poetic din frumusețea simplă a cotidianului, a universului minuscul, capătă mai multă profunzime și rezonanță. Versul nu se mai distinge doar prin finețea filigranată sau delicatețea detaliului, ci acum e rodul unei evidente atitudini meditative. Versul de asemenea e adesea fulgerat de o anume neliniște pe care o dă truda decantării în cuvinte a poeziei, a surprinderii „palpabilului” din cuvinte.

În unele poeme, cum s-a mai remarcat de unii croniciari, ideea scurgerii inevitabile a timpului nu apare suficient de pregnantă, poeta apelînd fie la abstracțiuni, ca în „Amiază”, „Al 41-lea”, „Ca o deită”; în unele — nu multe — poeta nu găsește totdeauna puterea de a înălțura o undă de melodramatism. („File de spital”). Cu toate acestea însă poetei îi e caracteristică și în acest volum expresia sugestivă. Iar mai adîncita „coborîre în cuvinte” a ideii poetice ne avertizează asupra unei noi etape în creația Veronicăi Porumbacu. „Memoria cuvintelor”, prin sporul de profunzime și relief artistic, constituie un moment îndiscutabil ascendent în evoluția lirică a unui poet înzestrat.

Eugenia TUDOR

3



VITEZE MARI

de prof. univ. A. PÎRVU



AVIOANE CARE ZBOARĂ DE 2-3 ORI MAI REPEDE CA SUNETUL... ÎN 1964 ACEASTĂ REALIZARE NU NE MAI IMPRESIONEAZĂ ÎN MOD DEOSEBIT, A DEVENIT, ÎNTR-UN ANUMIT SENS, UN FAPT AL VIEȚII COTIDIENE. DE ACEEA SÎNTEM POATE ÎNCLINAȚI SĂ UITĂM CĂ NU DEMULT VITEZA MAXIMĂ ATINSĂ DE AVIOANELE DE PASAGERI NU ÎNȚRECEA 450 KM/ORĂ, IAR APARATELE SUPERSONICE ERAU ABIA ÎN CURS DE EXPERIMENTARE. „SALTUL” A FOST ÎNFĂPTUIT, PRACTIC ÎN CURSUL ULTIMELOR DOUĂ DECENII.

CE NE REZERVĂ VIITORUL APROPIAT? CE DIFICULTĂȚI SE CER ÎNVINSE ȘI CE PERSPECTIVE SE DESCHID? RĂSPUNSURILE LA ACESTE ÎNTREBĂRI DEPIND, ÎN MARE MĂSURA, DE PROGRESLE REALIZATE DE O ȘTIINȚĂ TÎNĂRĂ — AERODINAMICA VITEZELOR MARI — LA DEZVOLTAREA CĂREIA CONTRIBUIE ȘI SPECIALIȘTII ROMÎNI.

O știm cu toții: noțiunea „departe” — cel puțin pe bătrîna noastră planetă — a devenit în ultima vreme extrem de relativă. Astăzi avioanele cu motoare clasice, avînd elice pentru propulsie, sau avioanele cu reacție zboară în mod curent cu 650-1.000 km/oră, legînd în numai cîteva ceasuri punctele cele mai îndepărtate ale globului terestru; cît despre avioanele militare ele ating viteze de peste 2.500 km/oră. În același timp, se pune în mod serios problema construirii unor avioane supersonice pentru transportul călătorilor.

ÎN CURÎND, AVIOANE DE PASAGERI SUPERSONICE

Inginerii sovietici ar putea realiza chiar în anii următori un aparat (APA) capabil să zboare de două ori mai repede decît sunetul, întrucît majoritatea problemelor tehnice au fost rezolvate prin construirea unor mari aparate supersonice cum sînt cele create de colectivul renumitului constructor Miasev. Și inginerii francezi, în colaborare cu cei englezi, au început construirea unui avion de acest tip. Ei speră că în anul 1970

„Concorde” — cum au denumit noul avion — va efectua primele zboruri pe liniile aeriene transoceanice. Pentru acest proiect s-au investit nu mai puțin de 500 milioane de dolari. De curînd specialiștii americani au anunțat că și ei studiază posibilitățile de construire a unor avioane de pasageri supersonice care ar zbura la înălțimi de 20-24 km, cu viteze de 3.200 km/oră.

După cum vedem, se află în curs de realizare o serie de proiecte de avioane de pasageri cu o viteză de 2-3 ori mai mare decît cea a sunetului (circa 1 km/secundă în straturile superioare ale atmosferei), fără a mai vorbi de avioanele experimentale care au depășit cu mult și această limită.

Proiectarea și construirea unor gigantice avioane cu reacție, în-

deosebi a celor supersonice, se lovesc însă de multe dificultăți provocate de fenomenele ce se ivesc la viteze mari, cel mai important fiind, fără îndoială, apariția undei de șoc pe avion, începînd de la viteze de peste 700 km/oră.

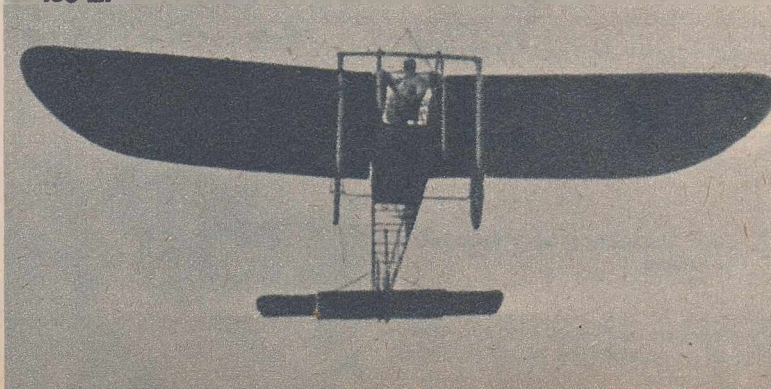
STOP! UNDA DE ȘOC...

Unda de șoc se poate compara cu o „pătură” foarte densă de aer în preajma aparatului în zbor, provocînd prin apariția ei o bruscă mărire a rezistenței la înaintarea acestuia, precum și alte fenomene perturbatoare. Unele modificări ale vitezei, ale unghiului de incidență, direcției sau înclinării aparatului pot amplifica efectele undei de șoc pe aripă; unda cuprinde astfel o suprafață tot mai întinsă din aripă, determină un cortegiu întreg de fenomene nocive, face pilotajul mai dificil și provoacă așa-numitele angajări (alunecări), trepidații puternice etc.

Pentru a se înlătura aceste piedici s-a ivit necesitatea unor noi forme aerodinamice, adecvate avioanelor rapide, și a unor profile de aripă speciale.

Dar ca să se poată ajunge la aceasta a fost nevoie de dezvoltarea

În acest monoplan (XI bis) a trecut Blériot Canalul Mîncei, la 25 Iulie 1909. Recordul său: 38 km în 37 de minute; altitudinea: 150 m.



tarea impetuoasă a unui grup de discipline științifice, printre care și aerodinamica vitezelor mari, supersonice, care abordează probleme mult deosebite de cele legate de zborul avioanelor la mică viteză.

Pentru verificarea calculului și confruntarea lor cu situația reală sînt necesare suflerii aerodinamice de viteze mari, care să asigure condiții de experimentare corespunzătoare vitezelor atinse în practică.

EXCURSIE INTR-UN TUNEL

Tunelul sau sufleria aerodinamică se bazează pe principiul

Un fapt mai puțin cunoscut: istoria tunelurilor aerodinamice este poate ceva mai veche decît aceea a zborului. Cert este faptul că dezvoltarea ulterioară a acestor instalații de laborator a fost strîns legată de avîntul pe care l-a luat aviația în secolul nostru.

Comparînd silueta modernă a unui avion supersonic cu aceea a primelor aparate de zbor de la începutul veacului, ați constatat desigur o izbitoare diferență. În locul liniilor strănii și stîngace ale celor dintii aéro-

luția tunelurilor aerodinamice, care au străbătut drumul lung de la primul tunel prevăzut cu un simplu ventilator (imaginat de Țiolkovski) pînă la tunelurile moderne în care se realizează vitezele rachetelor cosmice.

Mărimea instalațiilor este foarte variată: de la tuneluri mici, cu un diametru de cîtiva cm, pînă la dispozitive gigantice ce permit încercarea unui adevărat avion.

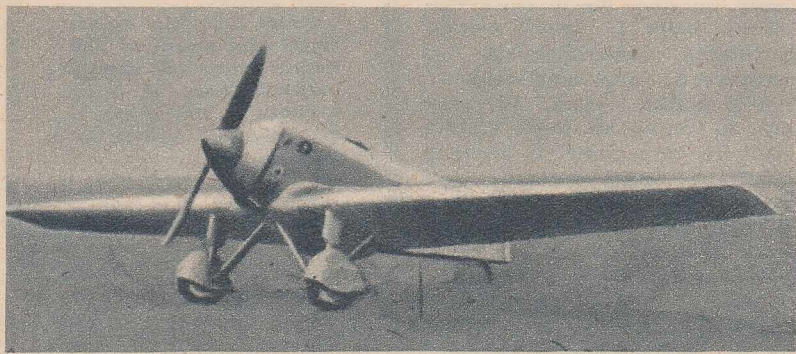
O VIZITĂ LA INSTITUTUL DE MECANICĂ APLICĂTĂ AL ACADEMIEI R.P. ROMÎNE

În țara noastră problemele de aerodinamică a vitezelor mari sînt cercetate la Institutul de mecanică aplicată al Academiei

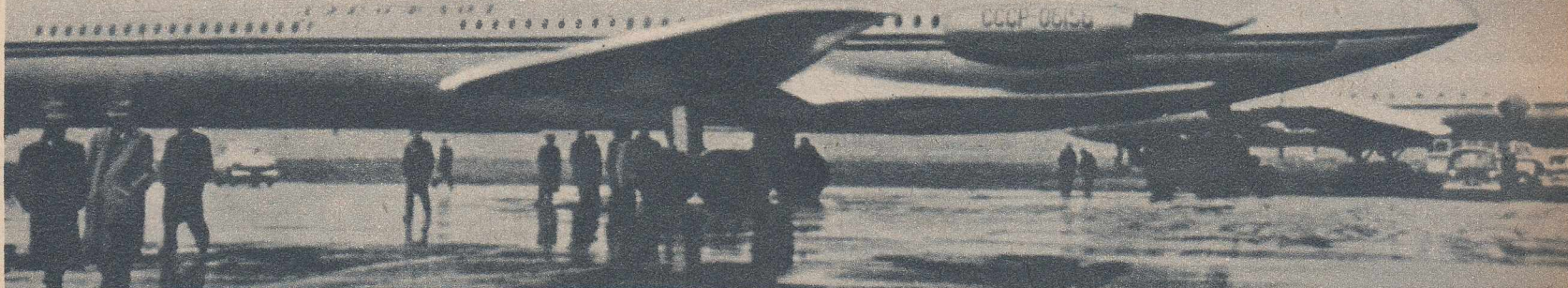
prevăzute cu astfel de aripioare de comandă.

Determinarea scurgerii supersonice a aerului în jurul ampenajelor cruciforme de avion sau de rachetă a prilejuit o nouă aplicare a metodei, rezolvîndu-se pentru prima dată și această problemă foarte complexă, lucru apreciat în mod deosebit de către specialiștii străini.

În construcția avionului, evident, nu apar numai aripa și ampenajul, ci și fuzelajul. Iată motivul pentru care s-a abordat problema influenței pe care o exercită acesta din urmă asupra scurgerii aerului în jurul aripii. Și de data aceasta s-au obținut, prin extinderea metodei sus-amintite, rezultate originale valoroase.



Acest avion construit în 1930 se remarcă prin forma sa aerodinamică modernă... pentru vremea aceea.



Moscova-New York fără escafă cu IL-62 (U.R.S.S.).

echivalenței dintre fenomenele care apar atunci cînd un avion se deplasează în aer și atunci cînd aerul se mișcă cu aceeași viteză în jurul unei machete. Aceste tuneluri sînt fie subsonice, fie supersonice, după cum viteza aerului care circulă prin ele întrece sau nu pe cea a sunetului.

plane, în locul slabelor motoare cu elice tractive sau propulsive, cu zgomotul caracteristic al mașinilor de cusut, s-au conturat liniile îndrăznețe și aripile în formă de săgeată ale șoimilor metalici ce despică văzduhul cu un vuiet asurzitor. Aceași curbă ascendentă caracterizează și evo-

R.P. Romîne de către un colectiv condus de acad. E. Carafoli.

Pentru a se determina forța de susținere care acționează asupra aripii unui avion de mare viteză, trebuie studiat mai întîi modul în care se scurge aerul în jurul acestei aripi, ca și în jurul întregului avion. Spre rezolvarea acestei probleme și-au îndreptat atenția și cercetătorii din țara noastră, și rezultatele nu au întîrziat. Într-adevăr, a fost elaborată o metodă originală care permite să se determine în mod simplu scurgerea supersonică a aerului în jurul aripii unui avion de mare viteză. Metoda s-a dovedit foarte fecundă prin simplificările pe care le aducea problemei tratate și a putut fi extinsă la studiul unor probleme și mai complexe.

Este binecunoscut chiar de către nespecialiștii faptul că, pentru a se putea dirija avionul în timpul zborului, aripa este prevăzută cu părți mobile numite aripioare, prin a căror înclinare pot fi comandate de către pilot diferite evoluții ale aparatului, de exemplu virajul și altele. Metoda sus-amintită a permis rezolvarea deosebit de simplă și a problemei scurgerii supersonice în jurul unei aripi

Problema oscilațiilor aripilor și aripioarelor, precum și ale ampenajelor, cu sau fără fuzelaj a fost soluționată prin aceeași metodă, care a căpătat astfel un caracter „unitar”.

Ca în orice domeniu al cercetării științifice, studiile teoretice trebuie completate prin cercetări experimentale menite să confirme pe cele dintii și să evidențieze noi aspecte ale fenomenelor. De aceea s-a ivit, și la Institutul de mecanică aplicată, necesitatea unor instalații experimentale de un înalt nivel.

CĂLĂTORII MAI RAPIDE

CA SUNETUL... IN LABORATOR

Pentru cercetările la viteze mari, în institut au fost realizate cu mijloace proprii două instalații experimentale: sufleria supersonică și tubul de șoc. La acestea se adaugă încă cîteva instalații, printre care sufleria supersonică machetă, care a folosit la acumularea experienței necesare pentru proiectarea și realizarea suflerii mari, precum și a suflerii sonice, în curs de a fi dată în exploatare.

(Continuare în pag. 14)

Pe magistralele aeriene ale lumii

Cu toate că azi există numeroase tipuri de avioane supersonice, creatorii primelor avioane de pasageri supersonice au de rezolvat o problemă nouă, complexă, foarte dificilă: ce caracteristici tehnico-economice trebuie să aibă aceste avioane pentru a fi rentabile?

Analizînd multilateral rentabilitatea transportului pe magistralele aeriene ale lumii, specialiștii au ajuns la concluzia că avioanele de pasageri supersonice se vor impune numai dacă vor putea transporta cel puțin o sută de pasageri — în condiții de deplină securitate și confort — pe distanțe de peste 3.000 km,

viteza optimă de croazieră fiind stabilită între 2.300 km/oră și 3.200 km/oră.

Evident, aceste cerințe le pot îndeplini numai avioane de mari dimensiuni, construite din materiale speciale (rezistente la solicitări mecanice și termice foarte mari), echipate cu turboreactoare deosebit de puternice, economice și absolut sigure în exploatare. Rentabilitatea este asigurată numai dacă durata de funcționare în condiții optime depășește 20.000-30.000 ore de zbor pentru întreaga structură de rezistență a avionului și 1.000-2.000 ore de zbor pentru motoare.

Sufleria supersonică este în fond un tub cu secțiune variabilă în lungul său. La unul din capete sînt racordate patru compresoare, antrenate fiecare de cîte un motor electric și avînd o putere de 100 kW. În timpul funcționării compresoarele absorb aerul din atmosferă prin

lul, cercetătorii trag concluzii importante privind fenomene aerodinamice complexe.

Realizarea unui curent de aer cu viteză supersonică în interiorul tubului amintit necesită o putere instalată cu atît mai mare cu cît secțiunea tubului (și deci camera de experiență) este

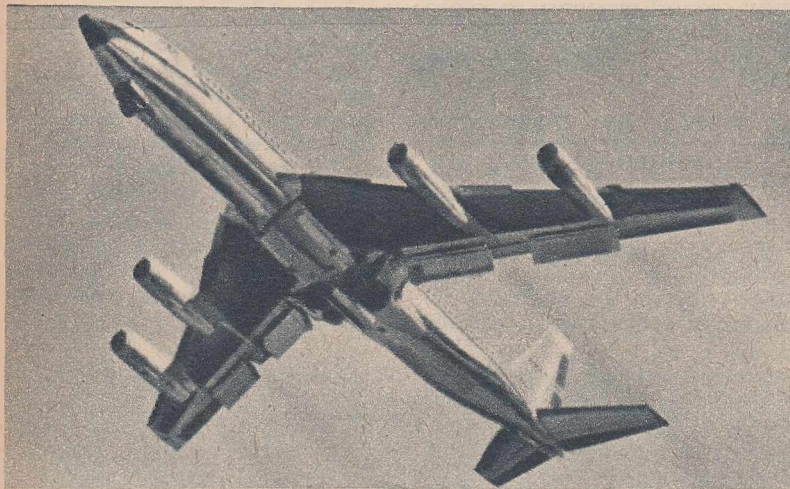
închis la ambele capete. Interiorul tubului este despărțit printr-o membrană în două tronsoane; într-unul din tronsoane aerul este puternic comprimat, iar în celălalt foarte rarefiat cu ajutorul unor compresoare, respectiv pompe de vid. În momentul dorit membrana se sparge printr-un procedeu oarecare și, ca urmare, în tub ia naștere o undă de șoc care se deplasează cu mare viteză în lungul tubului. Concomitent, în zona camerei de experiență a tubului de șoc — plasată în tronsonul care inițial conținea aer la presiune joasă — apare un curent de aer ce durează un timp foarte scurt. Curentul poate fi folosit pentru cercetarea experimentală a scurgerii în jurul unui model.

Dificultatea constă, în acest caz, în faptul că toată această scurgere care poate fi utilizată pentru cercetări durează, cum am spus, un timp foarte scurt, de ordinul miimilor de secundă

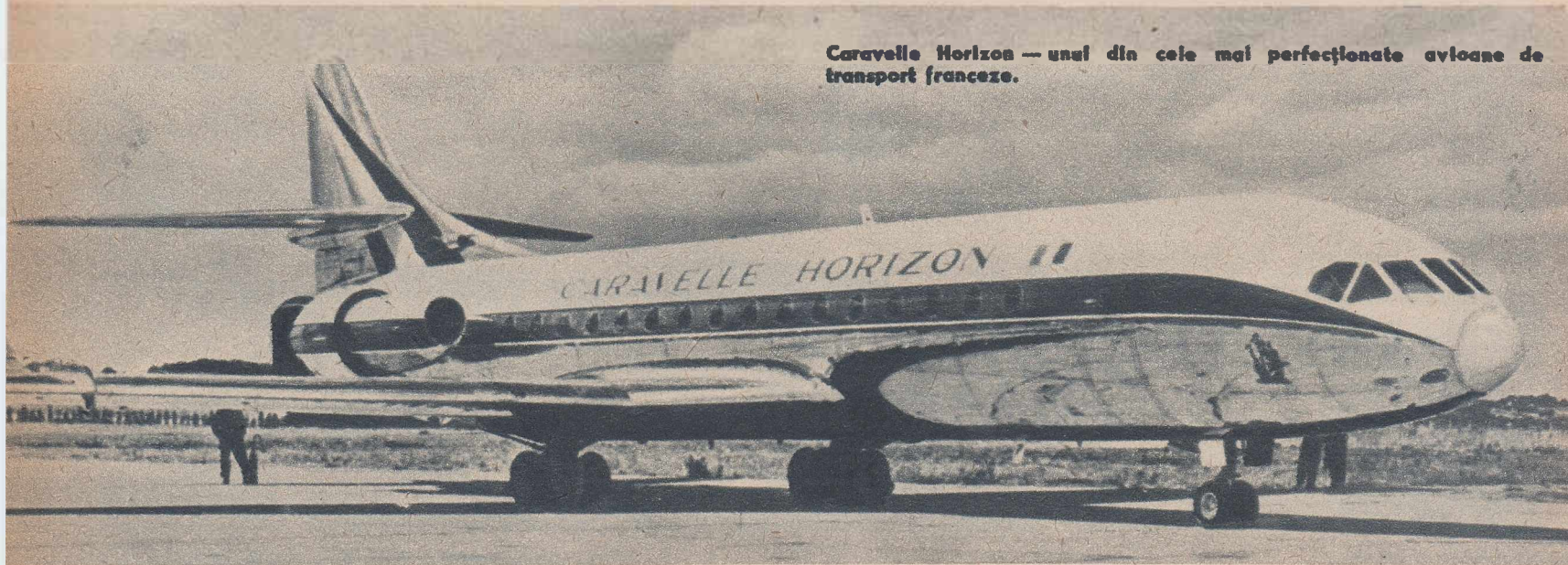
Aripa „Delta” și aripa „cu săgeată variabilă”

Din punct de vedere aerodinamic, cea mai indicată schemă constructivă pentru avioanele de pasageri care vor zbura cu 2.300 km/oră pare să fie aripa triunghiulară denumită „Delta”.

Pentru un avion de pasageri care zboară cu 3.200 km/oră aripa „cu săgeată variabilă” (care se poate modifica în timpul zborului) este, fără îndoială, soluția optimă.



Un călător obișnuit pe magistralele aeriene ale lumii: Boeing 707-120 B (S.U.A.).



Caravelle Horizon — unul din cele mai perfecționate avioane de transport franceze.

celălalt capăt al tubului, rămas liber, și în acest mod în interior se naște un curent de aer de mare viteză, care poate depăși de cîteva ori viteza sunetului în aer.

Plasînd într-o porțiune denumită camera de experiență o aripă de avion realizată la o scară de cîteva sute de ori mai mică, în jurul modelului va avea loc o scurgere supersonică a aerului întru totul asemănătoare celei care se produce în timpul zborului la viteze mai mari decît viteza sunetului. Prin măsurători efectuate asupra modelu-

mai mare și cu cît viteza aerului în interiorul tubului crește. În acest mod viteza supersonică în sufleriile supersonice, precum și dimensiunile machetelor studiate în acestea sînt limitate din punctul de vedere al prețului de cost.

Iată motivul pentru care cercetătorii colectivului de la I.M.A. au studiat, proiectat și construit tubul de șoc.

DE LA „TUBUL DE ȘOC” LA AUTOBUZE

Instalația este constituită dintr-un tub lung de circa 11 m,

— interval în care măsurătorile trebuie totuși făcute cu mare precizie. Dificultatea a fost depășită prin studiile făcute în institut, care au condus la o metodă originală, foarte precisă, de efectuare a măsurătorilor cu ajutorul unei aparaturi electronice moderne.

Nu putem vorbi despre aceste instalații experimentale fără a aminti, cel puțin în treacăt, de sufleria subsonică a institutului (avînd o secțiune a camerei de experiențe de 2 x 2,5 m), a cărei realizare și utilizare în studiile de aerodinamică au constituit o adevărată școală de cercetare științifică experimentală pentru lucrătorii institutului.

În afara experimentărilor destinate progresului aviației, sufleria subsonică se întrebuințează pe o scară din ce în ce mai largă și în alte domenii în care rezistența aerului constituie o problemă importantă. De exemplu, machetele unor clădiri și vehicule de dimensiuni și profile speciale sau machete de autobuze sînt încercate aci pentru a se verifica efectele presiunii vîntului, respectiv (în ca-

zului vehiculelor) rezistența pe care o opune vîntul la înaintarea lor.

CONTINUÎND ȘI DEZVOLTÎND O VALOROASĂ TRADIȚIE

În cursul cercetărilor teoretice și experimentale amintite mai sus, ca și al multor altora care nici nu au fost pomenite în acest scurt articol, s-a format în Institutul de mecanică aplicată, sub directa conducere a acad. E. Carafoli, o adevărată școală de aerodinamică, care continuă tradiția pe care o are țara noastră în acest domeniu. Multe din rezultatele obținute aci au fost prezentate la congrese internaționale, bucurîndu-se de prețuirea specialiștilor străini. Tratatul acad. E. Carafoli au fost traduse în mai multe limbi, iar în unele țări au fost chiar adoptate ca manuale de bază în facultăți.

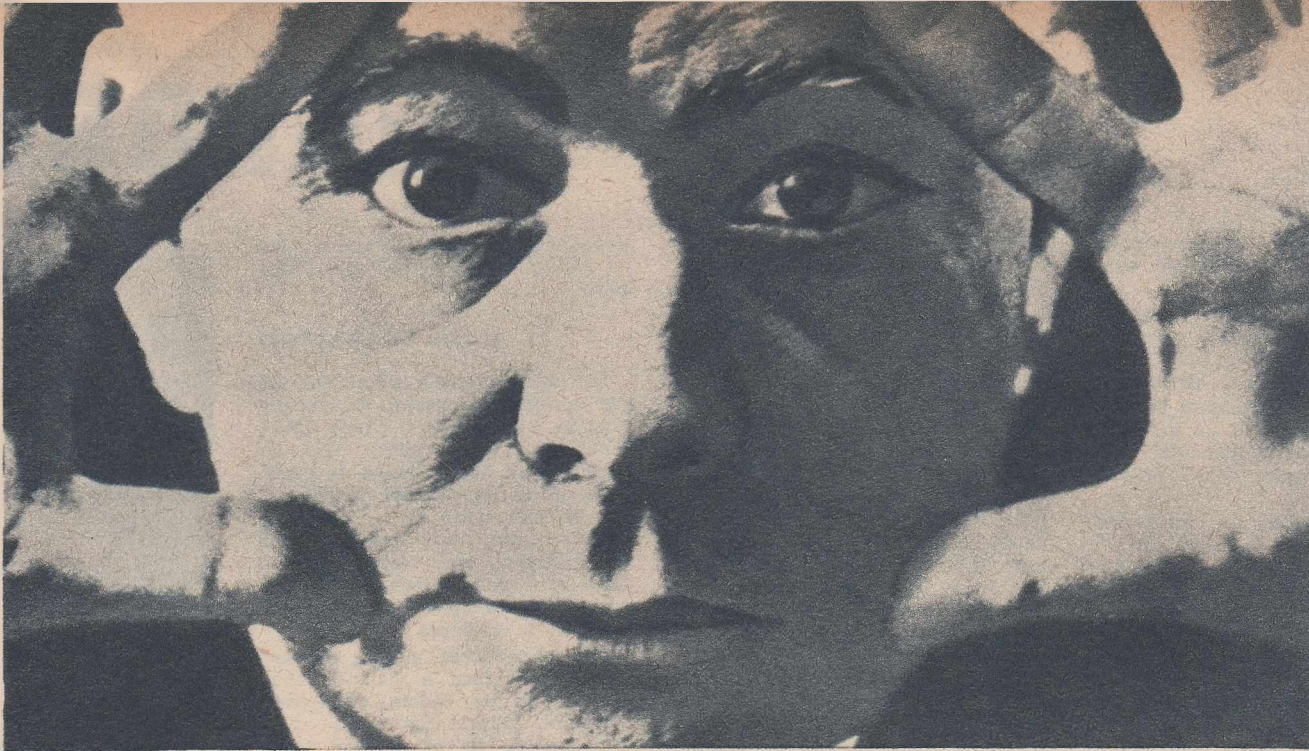
Iată noi confirmări ale prestigiului de care se bucură școala românească de aerodinamică, ale contribuției ei creatoare la acțiunea întreprinsă pe un front larg de omul veacului XX pentru a atinge viteze tot mai mari...

„Tunetul supersonic”

După ce primele avioane supersonice de pasageri vor fi realizate, introducerea lor pe liniile aeriene transcontinentale va întâmpina unele dificultăți datorită formidabilului zgomot pe care îl produc motoarele. Variația de presiune provocată de undele de șoc ce însoțesc avionul se transmite pînă la sol sub forma unei „unde de presiune”. Un observator terestru o

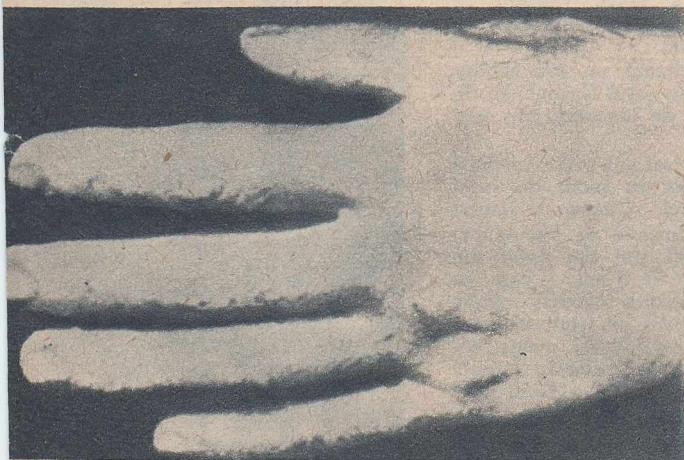
percepe ca o bubuitură de tunet care crește o dată cu greutatea și viteza avionului, însă scade simțitor pe măsură ce se mărește înălțimea de zbor.

Cercetările intense întreprinse în momentul de față pentru a „atenua” acest tunet artificial ne dau certitudinea că și această dificultate în calea vitezelor mari va fi învinsă.



FANTOMELE
MAGIEI
NEGRE
LA
LUCRU

horoscop, afaceri, politică



La începutul fiecărui an, majoritatea ziarelor din Occident, și îndeosebi revistele, se arată foarte generoase în ceea ce privește publicarea diferitelor preziceri pe care le fac cititorii în stele pentru noul an. În felul acesta omenirea poate afla cu uimire ce-i rezervă pasămite viitorul. :

Oricare astrolog care se respectă nu se limitează doar la niște pre-

O unealtă de lucru a mistificatorilor: 'mina materializată' a unui spirit, care apare de preferință în întuneric în cursul ședințelor magice. Fiți însă cu băgare de seamă! Mina spiritului e sensibilă la căldură. Ea este 'materializată' din parafină...

vederi banale ca, de pildă, cum va fi vremea pe continentul european. Pentru a-și spori reputația el face și profetii îndrăznețe, mergând pînă la precizarea destinului unor țări sau al unor personalități. Și de ce n-ar face-o, de vreme ce are certitudinea că nici unul din naivii credincioși în profetii nu va avea curiozitatea ca la sfîrșitul anului să facă o confruntare între ceea ce s-a prezis și ceea ce s-a petrecut în realitate.

Iată însă că la sfîrșitul anului 1963 s-au găsit cîțiva ziaristi care

i-au acoperit de ridicol pe celebrii proroci, efectuînd doar un simplu bilanț a ceea ce s-a ales din prezicerile făcute la începutul anului.

Bilanțul a arătat că astrologii n-au prevăzut nici unul din marile evenimente care s-au produs anul trecut. Pentru a se păstra însă o deplină obiectivitate trebuie să se recunoască valabilitatea unor previziuni. Astfel, de pildă, mai toți prorocii au căzut de acord că în 1963 „există temeri că starea sănătății papei (e vorba de defunctul Ioan al XXIII-lea — n.n.) se va înrăutăți”. Dacă se ține seama de faptul că papa era foarte bătrîn și că încă din 1962 era bolnav, previziunea ne apare într-adevăr excepțională... De asemenea, nici un astrolog n-a omis să prevadă înlocuirea bătrînului cancelar Adenauer, care anunțase de altfel dinainte că va părăsi această funcție.

Au fost previziuni și mai uluitoare. Un oarecare Belline a asigurat opinia publică mondială că în 1963 va avea loc „un nou val de instabilitate în America de Sud... iar în Orientul Mijlociu se vor ciocni interese”. Dar o și mai clarvăzătoare prezicătoare, Frédérique, a putut chiar să prevadă că în țările capitaliste „vor avea loc greve...”

Dacă în aceste cazuri astrologii

Hermann Steinschneider, alias Erik Jan Hanussen, în acțiune...

Marga COSAȘU
(Continuare în pag. 16)

fac dovada unei nemaipomenite „perspicacități”, în altele ne apar de-a dreptul lamentabili.

Întâ-l pe Lelio Alberto Fabriani, zis și „Magul Romei” care era convins că în 1963 „o navă cosmică având la bord oameni va ajunge pe Lună”. Romano Santelli prezicea la rândul său „o descoperire senzațională în domeniul cancerului” și „intrarea Marii Britanii în Piața comună”.

Pentru Macmillan — „un succes personal în 1963”. (În afară de demisia sa din fruntea guvernului britanic, nu știm să fi avut alt „succes” !...)

„Nici un ghicitor nu a prevăzut însă asasinarea președintelui Kennedy. În schimb astrologul pakistanez Mohammed Sadig a prezis moartea lui Nehru, o lovitură de stat în Iran și multe alte evenimente care nu s-au produs. De asemenea, nici un prezicător nu a prevăzut cutremurul de la Skopje sau taifunurile din Oceanul Atlantic și Pacific. Desigur, de vină este pasămite capricioasa natură.

★

La sfârșitul anului 1964 se vor găsi poate alți ziaristi care să administreze încă un blam atotștiutorilor prezicători. Totuși amatorii de profetii vor avea parte și de unele satisfacții. Căci este aproape sigur că o senzațională profetie pe care toți magii au făcut-o nu va fi confirmată: în anul 1964 pe bătrînul continent al Europei vor fi călduri în timpul verii, toamna pomii se vor scutura de frunze, iar în timpul iernii... va fi frig!

Păcat că cititorii în stele, de diverse soiuri, au omis să prevadă că anul 1964 se va încheia la 31 decembrie, exact la miezul nopții...

Lăsînd la o parte gluma, trebuie să constatăm că, oricît ar fi de paradoxal, realitatea arată totuși că numeroși exploatare ai naivității anumitor oameni continuă să-și desfășoare activitatea, nestingheriți, chiar în unele țări civilizate din inima Europei. Din această cauză, magicienii, prezicătorii, vrăjitorii, acești ași ai escrocheriilor, reușesc să mai facă victime.

Proporțiile și consecințele activității acestor șarlatani de profesie au crescut de bună seamă îngrijorarea opiniei publice într-o serie de țări, impunînd intensificarea luptei împotriva raclei superstițiilor. Din numeroase lucrări consacrate demascării falșilor profeti de ieri și de azi, am reținut lucrarea lui Gûnter Prodôhl apărută în 1963 și seria de reportaje a ziaristului german Joachim Goll publicate sub titlul „Minuni, spirite, fenomene”, din care am extras unele cazuri pe care le relatăm.

CÎND GHICITORUL DEVINE PROFET

În timpul primului război mondial, Hermann Steinschneider, soldat în armata austro-ungară, și-a început cariera prin a ghici camarazilor săi din tranșee, cine va primi vești de-acasă. Și nu greșea niciodată. Ostașii nu aveau de unde să știe că, pitit într-un ungher îndepărtat, curierul care aducea scrisorile aștepta să primească partea sa din rația de tutun sau hrană pe care, la rândul său, „prezicătorul” o căpăta de la clienții săi. Cînd Stein-

schneider a „ghicit” unui camarad că nevasta i-a născut și a precizat chiar sexul copilului, renumele lui a trecut chiar dincolo de tranșee.

Sfârșitul războiului îl găsește pe Hermann Steinschneider telepat, hipnotizator și prezicător „consacrat”. Își schimbă numele în Erik Jan Hanussen, pseudonim devenit celebru la Berlin, unde „marele magician” se află printre susținătorii nazismului. Progresul tehnic îi slujește din plin. În fiecare colț al vastei sale vile, în toate ungherele parcului sînt instalate microfoane invizibile. Discuțiile tainice, monedene sau politice, care se desfășoară la recepțiile oferite de Hanussen, oferă „prezicătorului” un material abundent. Inșuși Himmler — menționează Jacques Delarue, în lucrarea sa „Istoria Gestapoului” — era unul dintre oaspeții lui Hanussen, ceea ce i-a îngăduit acestuia din urmă să „prezică” incendierea Reichstagului. Profetul scoțoceste însă prea adînc în gunoii nazist, el prezice uneori lucruri care de fapt trebuie tănuite. Într-un cuvînt — începe să devină primejdios. Și Erik Jan Hanussen, căruia nimeni nu i-a prezis că va fi lichidat tocmai de către acei pe care i-a sprijinit cu „profețiile” sale, a fost omorît de naziști, înainte de a-și fi împlinit visul: acela de a deveni magul Führerului.

„Providența”, așa de des pomenită de Hitler, își avea emisari în nenumărații așa-zisi cititori în stele, ghicitori, vraci, care mișunau în jurul lui. În cartea sa „Ascensiunea și prăbușirea celui de-al treilea Reich”, W. L. Shirer povestește următorul episod:

1945 — o seară de aprilie. Hitler se instalase definitiv în adăpostul care avea să-i fie și crematoriul. Goebbels își distra stăpînul, citindu-i din istoria lui Frederic al II-lea — „cel mare”. Identitatea de situații părea izbitoră. Înfrînt pe toate fronturile, regele Prusiei declarase: „Dacă norocul continuă să-mi fie potrivit, mă voi otrăvi”. Dar la 12 aprilie 1762, împărăteasa Rusiei, cea mai înverșunată dușmană a lui Frederic, muri. „Miracol!” exclamă Goebbels ajungînd la acest pasaj și ordonă să i se prezinte ultimele horoscoape, convins că „promnia cerească” nu va fi mai puțin generoasă cu urmașii lui Frederic. La 6 aprilie, într-un manifest către trupele care luptau împotriva armatei sovietice, el afirma: „Führerul a declarat că în acest an soarta noastră se va schimba. Führerul cunoaște chiar și ora producerii acestui miracol... Destinul ni l-a trimis pe acest om!” Așadar, nu mai era vorba de „forța invincibilă” a hitlerismului, nici despre arme minune. „Minunea cerească” intrase în mod oficial în limbajul propagandistic al celor ce-au împins la dezastru poporul german. Și iată că nu trecu nici o săptămînă și sosi o veste neașteptată: Roosevelt a murit! Goebbels era nebun de fericire. „Mein Führer! — îi comunica lui Hitler. Ceea ce era scris în stele s-a adevărat! Ich gratuliere!”

Nu mai că, precum se știe, „miracolul” nu s-a produs. În bucărul unde se adăpostise banda de fanatici în cap cu Hitler, s-a consumat, într-o atmosferă de ospicium, ultimul act al prăbușirii celui de-al treilea Reich. Hitler, apoi Goebbels s-au sinucis pentru a nu înfrunta minia

popoarelor de care — acum o știau — nici un miracol nu-i mai putea salva.

10.000 DE VRĂJITORI

De cîtiva vreme locuitorii unui sat din apropierea orașului Ravensburg erau în mare fierbere. Unuia dintre țărani i-au pierit cîteva vite, iar vaca rămasă dădea semne de boală. Țăranul nu s-a adresat veterinarului, ci unui vraci. A început mascarada: mai întîi farmece, apoi administrarea unui leac misterios. Cum rezultatul întîrzia, vraciul i-a spus țăranului: „Nevasta ta e vinovată! E o vrăjitoare!”

Din clipa aceea, pentru sărmana femeie a început o viață de chin. Nimeni nu se îndoaia de spusele vraciului. Femeia nu putea să se mai apropie de ai săi, iar vasele din care mîncă și uneltele cu care lucra erau socotite instrumente de vrăjitorie. Familia o trata ca pe o leproasă. Nemaiputînd suporta atmosfera de ură care o înconjură, femeia s-a adresat tribunalului, cerînd despărțirea. Spre mirarea superstițioșilor consăteni ai femeii, tribunalul, în loc să ordone arderea ei pe rug, a aprobat divorțul.

Acest proces neobișnuit a oferit Institutului de statistică din Allensbach următorul subiect de anchetă: oți locuitori din Germania occidentală cred în vrăjitori? Au rezultat cifre impresionante: fiecare al zecelea cetățean e convins de existența „necuratului”. În Saxonia inferioară șapte oameni din zece cred în „duhuri rele”. S-a constatat de asemenea că în 1963 activau în R.F.G. aproximativ 10.000 de vrăjitori!

Herbert Schäfer, jurisoconsult din orașul Andernach, a publicat recent o lucrare despre activitatea vrăjitorilor, avînd anexată o hartă a Republicii federale. Pe hartă autorul a însemnat 186 localități în care activează vraci, vrăjitori ce „alungă duhurile rele”, prezicători, „doctori-minune”.

Schäfer relatează un caz zguduitor petrecut în satul Eggenheim, în care, din 300 de locuitori, 250 cred în vrăji.

În 1959, în sat s-a ivit o molimă în urma căreia au pierit doi viței și cîțiva porci. Cineva a lansat zvonul că animalele au fost vrăjite și că vinovații sînt doi copii din sat — de 3 și de 5 ani — care, ca urmare a paraliziei infantile, trăiesc de cîtiva vreme cu ajutorul unor plămîni de oțel. Însăși mama copiilor a ajuns să creadă în această neagră superstiție. Ea a făcut apel la „știința” unei bătrîne din Lüneburg, căreia îi plăcea să se numească „străina” și care se ocupa cu „gonirea duhurilor rele”. „Străina” s-a angajat ca în schimbul sumei de 500 de mărci să „salveze” animalele satului. La vederea celor doi copii cu plămîni de oțel, bătrîna a început să urle isteric: „Asta-i opera diavolului! Dumnezeu nu îngăduie așa ceva!”... Și cum molima continua să facă victime, „străina” a găsit soluția: cei doi nenorociți trebuie alungați din casă. Tatăl a socotit mai înțelept să o gonească pe bătrîna vrăjitoare. Din ziua aceea au început însă certuri violente între cei doi soți și, pînă la urmă, tatăl și-a părăsit casa. În aceeași noapte, femeia, orbită de superstiții și vrăji, și-a ucis copiii, a devastat toată casa,



faceri, politică



ata arsenalul vracului modern. Scena se petrece într-un sat din Elveția. Vrajitorul, care și-a acoperit fața cu o cogulă din pânză de sac, a adus cu el pisca „cu puteri misterioase” pentru a alunga „spiritele rele”.



Horoscoapele, prezicerile, sfaturile magice se bucură de un spațiu larg în numeroase publicații occidentale.

apoi a pomic prin sat urlând înnebunită: „Dumnezeu a ajutat, diavolul a fost gonit, s-a întors în iad!”...

„BUSINESSUL ASTRAL”

Deseori, în presa occidentală se pot citi anunțuri conținând această invitație: „Vreți să vă cunoașteți viitorul, vreți să reușiți în afaceri? Adresați-vă cu deplină încredere celebrului astrolog... Comunicați numai data nașterii dv. Pe baza acestui unic element vă va furniza un horoscop...” Pentru cine nu știe ce este un astrolog, furnizăm cea mai precisă definiție: este unul din șarlatanii „științelor oculte” care prezic viitorul după stele... Pentru cei dornici să afle ce este un horoscop, le reproducem unul, dintr-un mare cotidian parizian, care apare într-un milion de exemplare: „Dacă presupunem că v-ați născut la 1 ianuarie, atunci aflați că cei născuți în această zi au mai multă imaginație decât logică. Sînteți o persoană foarte sensibilă. În anul care vine (nu interesează care) veți avea inspirații fericite în afacerile dv. În ceea ce privește latura sentimentală, aflați că inițiativele vă vor fi încununuate de succes...” Acesta este însă un banal horoscop, la îndemina oricărui om născut în fericita zi de început de an. Poate doriți unul „parțial” sau mai bine, unul „amănunțit și complet”. Vi se poate face și unul „absolut personal, special, particular, care nu seamănă cu nici un alt horoscop”. Bineînțeles, în aceste cazuri veți plăti mai mult, în raport direct proporțional cu pretențiile dumneavoastră...

O mie de ziare din Statele Unite publică regulat horoscoape. În Anglia, de asemenea, — după cum arată revista elvețiană „L'Illustré” — „nu există ziar duminical care să nu-și aibă pagina sa dedicată vrăjitoriei”, de la „săptăminalul de senzație «News of the World» la foarte seriosul «Sunday Times». Mai mult chiar. A fost fondată și

un soi de „școală superioară de vrăjitorie” sub patronajul unei anume Sybill Leek, iar în luna octombrie a anului trecut a fost organizat într-o pădure din împrejurimile Londrei „Marele sabat” anual — întâlnire a tuturor vrăjitorilor.

Astrologul italian Francesco Waldner furnizează în mod regulat horoscoape unor cunoscuți oameni de afaceri. La Paris există 6.000 de ghicitori, astrologi, prezicători care dau zilnic 50.000 de consultații, încasînd anual 150 de milioane de franci noi, iar în întreaga Franță apar zece reviste lunare consacrate numai astrologiei. Recent, la redacția uneia din aceste publicații a sosit o scrisoare. Unul din cititorii revistei, un moșier, protesta că în ultimul număr nu a apărut obișnuita rubrică „Previzuni pentru agricultură”. „După ce să mă orientez acum? — întreba disperat cititorul. De unde să știu ce trebuie semănat?!”

Un psihiatru francez, D. H. Couderc, dorind să stabilească gradul de influență a astrologilor, a publicat un anunț în care s-a dat drept specialist în „științe oculte”, oferindu-și serviciile celor „nesiguri de prezent” și celor „înfricoșaji de viitor”. Asaltat de întrebări, psihiatrul a trimis tuturor „clienților” răspunsuri șablon, pline de „preziceri” ticluite după cele mai frumoase tradiții ale „businessului astral”. În scurt timp a primit de la „pacienții” săi 200 de scrisori de mulțumire, entuziaste, în care era lăudată extraordinara sa perspicacitate...

D. H. Couderc a ajuns la următoarea concluzie: „...clienții șarlatanilor, astrologilor, cartomancilor nu sînt numai niște naivi sau dezechilibrați ci, mai ales, niște spirite tulburate, oameni fricoși, psihoastenici și obsedați. Această stare de lucruri agravată de condițiile vieții noastre sociale este susținută de o publicitate scandaloasă...”

Marga COSAȘU

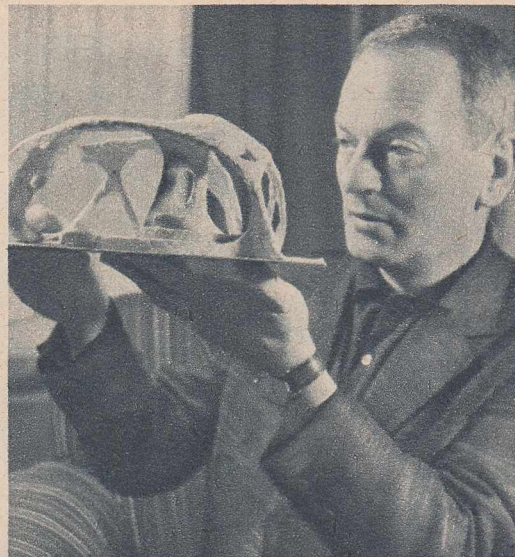
FLACĂRA



O expoziție cu tema „William Shakespeare pe scena Teatrului Național” a fost deschisă cu prilejul anului memorial Shakespeare în foaierele Teatrului Național „I. L. Caragiale” (sala Comedia). Expoziția prezintă prin stampe, afișe și fotografii, imagini din spectacolele montate în decursul anilor cu piese ale marelui Will. Pe panouri aflăm înscrisi interpreți români ai operelor shakespeariene.



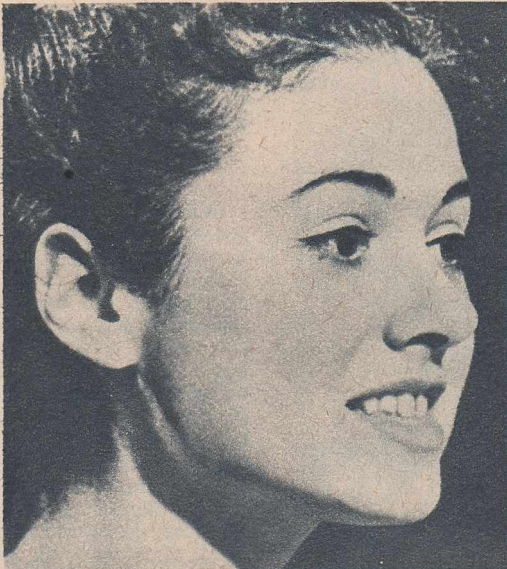
Doi studenți ai Institutului de artă teatrală și cinematografică, Valeria Secu și Ion Caramitru (în fotografia noastră), vor da viață personajelor principale din piesa „Eminescu” de Mircea Ștefănescu, aflată în repetiție pe prima noastră scenă, sub conducerea lui Sică Alexandrescu, Valeria Secu va interpreta pe Veronica Micle, iar Ion Caramitru pe Mihail Eminescu.



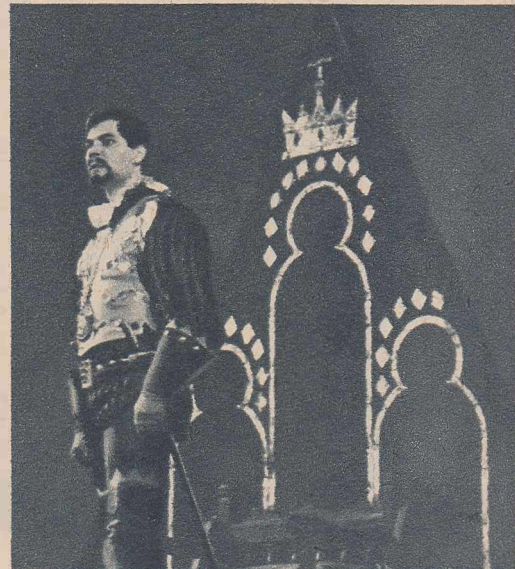
Pictorul Jules Perahim, maestrul emerit al artei, studiază macheta decorului pentru spectacolul „Înșir-te mărgărite” de Victor Eftimiu, care se află în pregătire la Teatrul Național „I. L. Caragiale”. Totodată, Jules Perahim semnează și scenografia spectacolului cu piesa „Biedermann și incendiarii” de Frisch, a cărui premieră va avea loc la teatrul „Lucia Sturdza-Bulandra”.



Printre manifestările prilejuite de aniversarea lui Shakespeare în patria sa, se numără și una deosebit de interesantă: la teatrul „Yvonne Arnaud” din Guildford, actualmente în construcție, câțiva mari actori britanici au prezentat în fața publicului personaje din opera shakespeariană. Vivien Leigh (în fotografie) interpretează un fragment din „Neguțătorul din Veneția”.



Marele premiu Eurovision pe 1964, care a încununat Festivalul european de muzică ușoară de la Copenhaga, a revenit tinerei cântărețe italiene Gigliola Cinquetti, în vîrstă de 16 ani, pentru cîntecul „Sînt prea tînărară pentru a te iubi”. Interpreta, al cărei bunic a fost tenor la Scala, a dobîndit un succes strălucit cu același cîntec și la Festivalul de muzică ușoară de la San Remo (Italia).

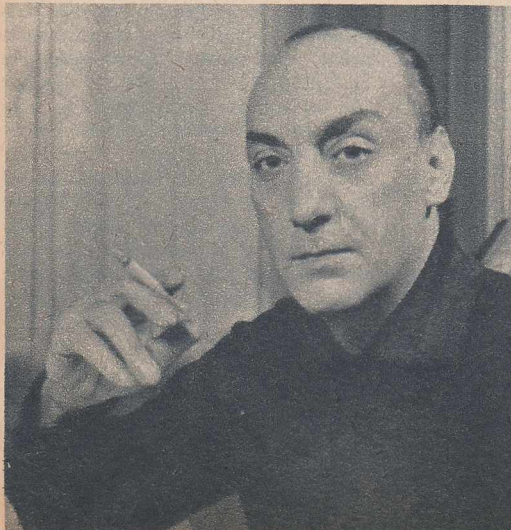


Teatrul de stat din Sibiu și-a sărbătorit recent 15 ani de existență, prezentînd în premieră drama istorică „Despot Vodă” de Vasile Alecsandri. În stagiunea actuală teatrul sibian a mai prezentat „Legenda fiului risipitor” de Aurel Baranga, „Punctul culminant” de Gh. Vlad, „Dracul uitat” de Jan Drda. În fotografie: Ion Bessoiu în rolul lui Despot Vodă.

După „Febre”, o nouă piesă a dramaturgului Horia Lovinescu (în fotografia noastră) a văzut de curînd lumina rampei pe scena Teatrului Național „I. L. Caragiale”. Piesa, intitulată „Moartea unui artist”, a fost regizată de Horea Popescu. Horia Lovinescu ne-a declarat că are în pregătire o nouă lucrare cu un subiect inspirat din viața intelectualilor țării noastre.

Mirecea Crișan s-a împrietenit cu păpușile de la „Tăndărică”... Iată-l conversînd cu ele pe această scenă, în spectacolul pentru adulți „Eu și materia moartă” de Mirecea Crișan, Al. Andî și Radu Stănescu (regia Margareta Niculescu și Ștefan Lenchiș, comentariul muzical Dumitru Capolănu). În spectacol, apreciatul nostru comic mai apare și în alte posturi interesante: vîntător, dresor etc.

A încetat din viață, în vîrstă de numai 41 de ani, dramaturgul irlandez de renume mondial Brendan Behan. Născut la Dublin, într-o familie de proletari, el a fost un luptător dirz pentru independența Irlandei. Operele care i-au adus notorietate sînt romanul autobiografic „Borstal Boy” și piesa „Ostaticul”, lucrare dramatică din care reiese atitudinea nonconformistă a lui Behan.



Din ultimele scrisori sosite la redacție spicuiam câteva întrebări trimise de cititorii noștri:

„De unde și cum achiziționează Muzeul Antipa colecțiile sale?” (Diaconu Constantin, Cîmpulung-Muscel)

„Care este istoria celebrei sculpturi Venus din Milo?” (Moise Cristina, București)

„Cîteva date despre viața și opera lui Alfred Nobel”. (Smărăndoiu Ion, Brașov)

„Despre vestiții constructori de violi Amati și Stradivarius”. (Jiva Aurel și Niță Gelu, Timișoara)

Vom răspunde acestor întrebări prin materiale ce le vom publica în rubrica „DIALOG CU CITITORII”.

JOSEPH HAYDN



„Vă rog să publicați câteva date din viața și opera lui Joseph Haydn”.

Angela IORGULESCU elevă, București

Răspunde ADA BRUMARU, critic muzical.

Haydn este una dintre personalitățile strălucite ale culturii muzicale a secolului al XVIII-lea, reprezentant de frunte al acelei perioade de aur din istoria muzicii cunoscută sub numele de „clasicismul vienez”. Născut în anul 1732, el a trecut pragul veacului al XIX-lea cu 9 ani (a murit în 1809). Lunga sa carieră artistică s-a desfășurat sub semnul perfecționării continue a măiestriei creatoare, astfel că la sfârșitul existenței sale muzicianul ajunsese la o desăvârșită împlinire a geniului său.

Haydn a dus o viață liniștită, modestă, din care elementul spectaculos lipsește aproape complet. Fiul al unui meșteșugar din satul austriac Rohrau, el este atras încă din copilărie de muzică și pleacă la Viena. Cultura sa muzicală se realizează mai mult prin eforturi personale decât prin contacte cu mari pedagogi. La vârsta de 26 de ani devine muzicantul de curte al contelui Morzin, pentru care scrie, în 1759, prima sa simfonie. Apoi, timp de 30 de ani el deține aceeași funcție în slujba prințului Nicolae Esterhazy, legându-și numele de domeniul acestuia din Eisenstadt, unde în fruntea unei orchestre permanente el împlinește îndatoririle de dirijor și compozitor al întregului repertoriu executat în concertele organizate la castel. Cu migală și răbdare, Haydn clădește opera sa muzicală reușind pe parcursul acestei vieți monotone să compună acele pagini de o inspirație proaspătă și scnteietoare care-i sînt caracteristice. Haydn este unul dintre acei compozitori ale căror trăsături sufletești, sînt imediat sesizabile la audita lucrărilor sale. Era blajin și iubitor de oameni, un om sincer, deschis, optimist, receptiv față de bucuriile simple, naturale ale vieții. Dar dacă toate acestea împreunate constituie „personalitatea” muzicii sale, trebuie să adăugăm că el a avut un rol hotărîtor în statormicrea normelor de compoziție ale unor genuri fundamentale ale stilului clasic: sonata și simfonia. Haydn este creatorul simfoniei clasice (a scris peste 100 de lu-

crări în acest gen ce constituie laboratorul în care s-au plămădit și perfecționat căutările și inovațiile sale).

La sfârșitul vieții, Haydn cel retras și străin de existența agitată a marilor orase dobîndește un extraordinar prestigiu internațional. Parisul îl comandă o serie de lucrări (Simfoniile pariziene) iar prezența sa la Londra, la invitația impresarului Salomon, se soldează nu numai cu un mare succes personal, ci și cu compunerea ultimelor simfonii, cele mai desăvârșite, „Simfoniile londoneze”. Acestea, împreună cu oratoriile „Anotimpurile” și „Creațiunea”, încununează creația sa.

CUM A MURIT DECEBAL

„În ce împrejurări și-a încheiat viața, Decebal, regele dacilor?”

Adelbert GALL Husedoara

Răspunde prof. univ. RADU VULPE, membru în consiliul științific al Institutului de arheologie al Academiei R. P. Romîne.

Eroicul sfârșit al celui mai vrednic și mai viteaz conducător pe care l-au avut dacii s-a întimplat în vara anului 106 e.n., undeva în Munții Sebeșului, nu departe de reședința sa de la Sarmisegetuza, ale cărei ruine au fost identificate prin săpăturile arheologice din ultimele decenii, pe un munte greu accesibil de lângă Grădiștea Muncelului. Era momentul culminant al celui de-al doilea război pe care Traian îl ducea împotriva lui Decebal. De data aceasta împăratul roman era hotărît să nimicească orice urmă a libertății dace. Lupta era decisivă și fără cruțare, iar situația regelui dac, desperată. Romanii cuceriseră, rînd pe rînd, toate numeroasele cetăți de pe înălțimile care înconjurau Sarmisegetuza și acum asediau, cu forțe puternice și cu mijloace iscusite, înseși zidurile acestui refugiu suprem în care se aflau și mari averi adunate, dar și sanctuarele cele mai adorate ale poporului dac. Apărătorii cetății au rezistat cu bărbăție, dar cînd au isprăvit și cele din urmă provizii de apă și cînd cumplitele chinuri ale setei au început să-i doboare, n-au mai putut ține piept asaltului roman și astfel falnică Sarmisegetuza a căzut. Cu o clipă mai înainte Decebal, însoțit de o mîna de oameni, izbutise să iasă din cetate și, rupînd cercul împresurării, să pornească în goana cailor pe poteci doznice, spre alte părți ale Daciei, unde nădăjduia să infiripe o nouă rezistență. Dar o trupă de cavalerie romană, pusă pe urma lui cu ordinul de a-l prinde viu, l-a tăiat calea și l-a înconjurat, rezistența mică sale grupe de însoțitori fiind curînd zdrobită. Regele dac, rămas singur în mijlocul dușmanilor și dîndu-și seama că totul era cu desăvârșire pierdut și că nu-l mai aștepta decât umilinta de a urma în lanțuri carul triumfal al învingătorului și apoi o moarte crudă în captivitate, a preferat să-și la singur viața în ultima sa clipă de liber-

tate. Pe relieful Columnei Traiane de la Roma, care înfățișează întreaga desfășurare a războaielor dacice, sculptorul antic a redat acest episod într-o scenă de un dramatism măreț. Decebal, descălecat și rezemat de un stejar, se înjunghie cu pumnalul său încovalit, tocmai în momentul cînd călăreții romani dau năvală din toate părțile, iar unul e gata chiar să pună mîna pe el. În ce loc anume din Munții Sebeșului s-a săvîrșit acest gest de sublimă mîndrie, cu care s-a pecetluit istoria poporului dac, nu se poate ști. Cît despre un mormînt al lui Decebal, nici nu poate fi vorba. Ostașii dușmanii nu l-au făcut onorurile unei înmormîntări, ci l-au tăiat capul pe care l-au dus triumfător împăratului Traian, ca dovadă că cel mai primejdios inamic al imperiului roman fusese de a mai exista și în istoria, cu care se terminau războaiele romane din Dacia, era depășită.

Capul lui Decebal a fost expus pe Scaunul Gemonii, iar de acolo, după cîțva timp azvîrlit în Tibru.

UNDE-ISTAJIA?



Unele dintre stațiile autobuzelor întreprinderii de gospodărie orașenească (I.G.O.) din Craiova, sînt lipsite de tăblițele indicatoare, care au avut jalnică soartă a celei din fotografia de mai sus: au ajuns la cutia de gunoi a întreprinderii de salubritate...

Dacă șoferii autobuzelor se mai pot descurca, fie cunoscînd stîlpul pe care s-a aflat defuncta tăbliță, fie oprind autobuzul la libera lor apreciere, pentru pasageri e mult mai dificil, rămînînd să deducă locul stației cu ajutorul... intuiției, deducțiilor sau ghicului.

Poate că torșii întreprinderii de gospodărie craioveană se va îndura să instaleze, în sfîrșit, tăblițele indicatoare dintr-un material mai durabil, în toate stațiile de autobuz.

George STOICA regizor tehnic, Craiova

RECIDIVIȘTII DIN STRADA SPERANȚEI

Vă semnalez un fapt care interesează îndeaproape sănătatea copiilor de la grădinița cu orar normal nr. 51 din str. Săgeții nr. 11, raionul 1 Mai.

Curtea grădiniței noastre este învecinată cu spatele blocului din str. Speranței nr. 26. Unii locatari ai acestui bloc, sfîdînd regulile elementare de comportare civilizată, aruncă diferite gunoaie și resturi alimentare în curtea grădiniței în locul rezervat pentru jocurile copiilor.

În repetate rînduri am sesizat Inspecția raională pentru

igienea și protecția muncii care, i-a sancționat pe locatarii respectivi. Dar ei n-au tras învățămintele din aceste sancțiuni, pe semne, li se pare mai comod să plătească din cînd în cînd cîte o mică amendă decît să se ostenească să-și depoziteze gunoaiele în cutiile aflate în gangul imobilului. Cred că ar fi binevenit concursul deputatului de circumscripție, al comitetului de stradă și al comisiei de femei, a căror muncă de lămurire ar putea îndeplini ceea ce n-au izbutit sancțiunile administrației.

Îmi exprim deci nădejdea că, în urma apariției acestor rînduri, recidiviștii din str. Speranței vor reuși să-și găsească un alt loc pentru depozitarea gunoaielor decât curtea unei grădinițe de copii.

Dumitru STANCU administrator, grădinița de copii nr. 51, București

POȘTA NOASTRĂ

Prof. I. Naghiu, Gherla. Corespondențele cu caracter informativ pe care ni le-ați trimis nu se încadrează în specificul revistei noastre.

Ofelia Maria Florescu, Craiova. Ne-am fixat ca principiu să nu răspundem la întrebările celor ce nu-și dau numele și adresa exacte. Întrebările dv. sînt însă interesante, așa că vă rugăm să reveniți, indicînd-ne adresa dv. Și, dacă nu vă este peste puteri, scriînd-ne în așa fel încît să nu ne mai puneți ochii la prea grele încercări.

Silvia Bozdog, Gîrbova, ra. Sebeș. Materiale despre unele momente din istoria muzicii am publicat și vom mai publica. Dar o istorie completă a acestei arte socotim că nu e cazul să apară în paginile unei reviste ca a noastră. Modele de rochii pentru tinerele fete vom mai publica.

Traian Prislopean, Deva. Ar fi cam greu să cunoaștem toate legendele cu circulație locală din diferite regiuni ale țării. Cum însă cunoaștem în general moravurile nobilimii feudale din urmă cu cîteva secole, nu ne îndoiim de faptul că și pe meștegurile hunedorene au hălăduit destui baroni dîlhari. Astfel că legenda despre „baronul Faț-negră”, de care ne întrebați, s-ar putea să-și aibă într-adevăr rădăcina în amintirile rămase de la contemporanii cine știe căruia asemenea feudal-bandid. Poate că la Muzeul regional din Deva se cunosc asemenea lucruri; adresați-vă muzeului.

A. Bădescu, Iași. „Titanicul” s-a scufundat în Oceanul Atlantic în noaptea de 14 spre 15 aprilie 1912. Numele căpitanului vasului era Smith; el a pierit înghițit de valuri împreună cu epava pachebotului. Nu cunoaștem nici un fel de amănunte asupra familiei căpitanului Smith.

Sandy Anghel, Vulcan, ra. Petroșeni. Pentru tot ce vă interesează în legătură cu viața albinelor și cu apicultura, ar fi bine să vă adresați fie Consiliului agricol regional din Deva, fie Asociației crescătorilor de albine din R.P. Romîna, str. Polonă nr. 86, București. În ce privește rezistența betonului, ea depînde de mulți factori: calitatea cimentului, felul armăturii, condițiile în care a fost turnat etc., etc. Pentru a vă lămurii pe deplin, adresați-vă cabinetului tehnic din întreprinderea dv., unde nu ne îndoiim că veți găsi suficiente materiale de specialitate.

Ilie Iulian, Ploiești. Desigur că există forme de învățămînt în care ziarisții se pregătesc pen-

tru profesiunea lor. Pe linia învățămîntului de stat, există cursuri de specialitate în cadrul Facultății de filozofie, în cadrul Facultății de limbă și literatură romînă și în cadrul Institutului de limbi străine de lângă Universitatea București. Se pot înscrie în aceste facultăți cei ce îndeplinesc condițiile cerute pentru admiterea în învățămîntul superior, iar în cadrul facultății po urma cursul de ziaristică dacă dovedesc aptitudini pentru această profesiune. În ce vă privește, prima condiție pe care trebuie s-o îndepliniți este să absolviți școala medie; dacă n-ați făcut-o pînă acum, mai puteți face ca elev la șerul Sîntem siguri că tovarășii d muncă din uzina „1 Mai” vă vor ajuta.

Alexandru Botiș, Borșa. Despre Pinteazul viteazul am publicat foarte recent un material car sperăm că răspunde și între bării dv. Materialul a apărut în rubrica „Dialog cu cititorii” nr. 14 din 11 aprilie a.c.

Gheorghe Năstase, Poirar Mare, ra. Calafat. Ne pare rău, dar nu avem cum să vă satisfacem dorința. Vă pute însă adresa Centrului de librărie și difuzarea cărții din regiuni dv., făcînd comanda respectiv Mai practic ar fi însă să vă alegeți în rubrica noastră „Cititorii către cititori” pe acei care v-ar putea trimite, prin schimb vederile respective.

V. SILVIA

Georgeta Mocanu, Ploiești D. Antoniu, Roman; Vasile Popovici, Craiova; Neju Orb Bujor; C. Motca, Craiova C. Ciobanu, com. Topolove — vi s-a răspuns prin poștă.

ELEVII ARTIȘTI AMATOR

În cadrul concursului cultur artistic al școlilor medii de cultură generală, profesionale și pedagogice, care s-a desfășurat recent în orașul Bacău, grupul dramă de la Școala medie nr. 1 a prezentat schița dramatică „Lanțul slăbiciunilor” de I. Caragiale. Spectacolul dat de nerii artiști amatori s-a bucu de un deosebit succes.

În fotografie, cîțva dintre roii schiței lui Caragiale.

Prof. V. BOGDĂN



CITITORII CĂTRE CITITOR

Următorii cititori doresc corespundeze: Paul Beke, t nician, Călan, str. 7 Noiembrie 5, reg. Hunedoara; i trate; Iosif Pluscal, șame la uzinele „Carbochim”, Clușa Ilustrate; Nina Diaconescu, Clușa Ilustrate, bd. Schitu l gureanu 2, ra. Lenin; ilustr. literatură, istorie; H. Palder, student, Timișoara, P.

u cititorii

Horățiu 1: electrotehnică, sport; Iuliana Stoica Samson, profesoară, Școala de 8 ani, Nemțșor, com. Vinători, Tg. Neamț; teme diverse; Georgeta Bizu, elevă, com. Scîlpu: ilustrate; Constantin Panaidiu, Tg. Neamț, str. Mărășești 134: teme diverse; Lucia Georgevici, elevă, Timișoara, cartierul Ghironda nr. 5: literatură, cinema, ilustrate; Mihai Popa și Viorel Bîrșor, studenți, Brașov, str. Memorandului 12: teatru, muzică, literatură; Dorina Danciu, elevă, Școala medie Vinga, rn. Arad: literatură, cinema; Elvira Crișan, studentă, Timișoara, Institutul pedagogic, str. T. Vladimirescu 10: teme diverse, ilustrate; Janina Bilka, elevă, Chorzov II, ul. Piotra 9, (R.P. Polonă): muzică, sport, filatelie (în rusă, cehă, polonă); Irena Gresik, Swietochlowice, ul. Armii Czerwonej 66, woj. Katowice (R.P. Polonă): sport, muzică, artă; Kriystyna Mabuszezyk, Katowice 12, ul. Walecznynek 4 (R.P. Polonă): literatură, muzică, cinema, filatelie, ilustrate (în polonă, rusă, germană, cehă); Zdzislaw Kowalski, elev, Bejdgosc, ul. Staroszkolna 12/2 (R.P. Polonă): teme diverse (în polonă, rusă, bulgară, germană); Rodica Storian, studentă, Timișoara, str. Vlad Delamarina 1, ap. 1: teme diverse, ilustrate; Delia G. Staicu, elevă, Rm. Vlcea, str. Anton Pann 3: filatelie, ilustrate.

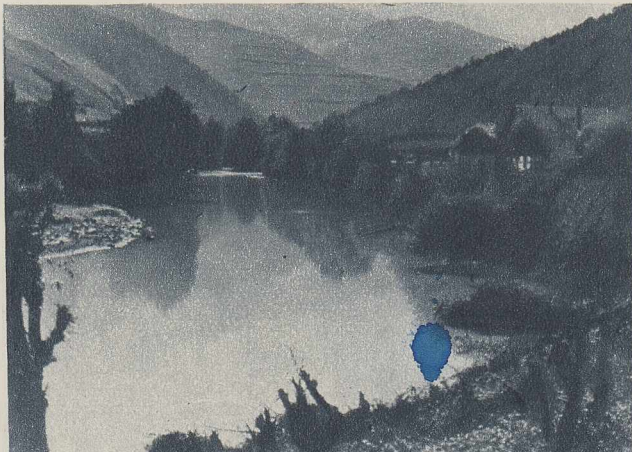
DE LA CORESPONDENȚI



Muguri. (Gh. Ghiță, student, Institutul de mine, Petroșeni)



Se ia o probă de oțel. (Iosif Mersei - cercul foto de pe lângă uzinele „Industria sîrmei”, Cîmpia Turzii)



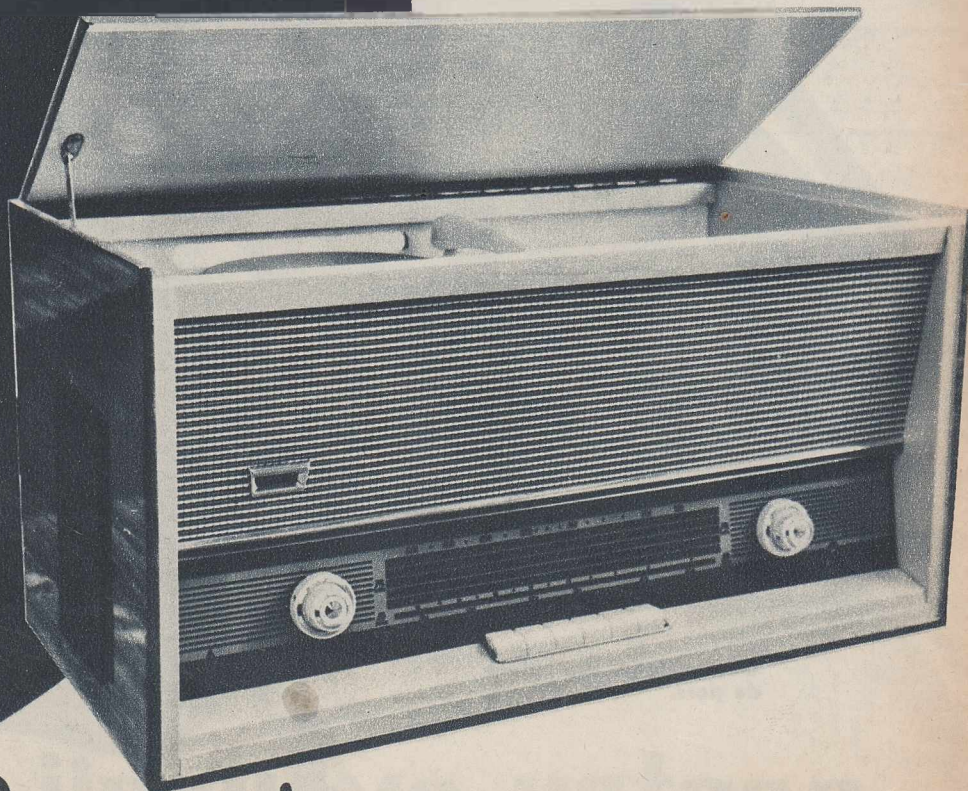
Pe valea Arieșului. (ing. Titu Băjenescu, București)



Echipe de dansuri „Albăstrița” de la Centrul agricol școlar din Șendriceni, Dorohoi. (D. Vințilă, Suceava)

5 + 2 tuburi electronice.
4 game de unde (UL, UM, US, UUS).
Indicator optic de acord.
Un difuzor circular 2,5 VA și un difuzor eliptic de 1 VA.
Tensiuni de alimentare 110 v, 120 v, 220 v.
Dimensiuni: 720 × 395 × 380 mm.
Plcup cu 4 viteze.

DARCLÉE 2



PRODUS AL UZINELOR

Electronica

articole de voiaj

elegante - utile

Genti de voiaj din țesături impregnate, în carouri.

Porte din P.V.C.

Sacose de voiaj din țesături impregnate, în carouri.

Geamantane din piele de porc.

pentru excursii și concedii



KARLOVY VARY

Pe malul rufuleșului Tepla, în drum către faimoasa colonadă din centrul stațiunii climaterice Karlovy Vary (fostul Karlsbad), coloana ciurmei îți evocă — prin asociație de idei — cruciadele în urma cărora, în anul 1240, a făcut ravagii o epidemie adusă din Orient. Prilej cu care — se spune — au fost descoperite însușirile curative ale apelor din Karlovy Vary. 118 ani mai târziu, în 1358, Carol al IV-lea avea să dureze aici, la 125 kilometri de Praga, o cetate, loc de popas și vinătoare, pe stema căreia era înfățișată o căprioară.

Prima lucrare despre Karlovy Vary a fost scrisă în 1522 de doctorul Peyer. El recomandă bolnavilor care se îngrijeau aici să bea zilnic pînă la 60 căni de apă stînd culcați în pat, acoperiți cu multe perne, după care trebuiau să facă o baie de... 10 ore.

La sfîrșitul secolului al XV-lea, eminentul umanist și predicator Bohuslav Hașištejesky de Lobkovitz închină o odă izvoarelor din Karlovy Vary. Scrisă în latină, ea a fost tradusă în numeroase limbi. Heliade Rădulescu și Gheorghe Asachi — cîndva beneficiari ai acestor izvoare — au tîlmăcit-o la rîndu-le.

Calitățile tămăduitoare ale izvoarelor, indicate în tratamentul unor maladii digestive și tulburări metabolice, clima blîndă a stațiunii atrag un mare număr de vizitatori din R. S. Cehoslovacă și de dincolo de hotarele ei. Cele 90 de sanatorii și instituții de tratament sînt frecventate anual de circa 50.000 persoane.

În stațiunea de pe malurile Teplei au răsunit în trecut pașii semeți ai lui Wallenstein, Metternich și Bismarck. Dar nu nobilimea a înnobilit Karlsbadul — orașul lui Carol al IV-lea — ci spiritele nobile ale unor mari creatori ca Bach, Goethe, Beethoven, Schiller, Chopin, Wagner, Paganini, Arany, Gogol, Liszt, Turgheniev, Grieg — care au petrecut aici perioade mai lungi sau mai scurte din viața lor.

O stradă în pantă urcă dincolo de colonadă. Aici, în fostul hotel german, Karl Marx a terminat pregătirea versiunii franceze a celei de-a doua părți a Capitalului. Era în al optulea deceniu al secolului trecut. În 1869 muncitorii fabricii de ață din Karlovy Vary au declarat prima grevă. După trei ani, pe ulițele orașului avea loc o ciocnire sîngeroasă între muncitorii zidari și poliție. La Aș, la Cheb, la Sokolov — în apropiere de Karlovy Vary — iau ființă asociații mun-

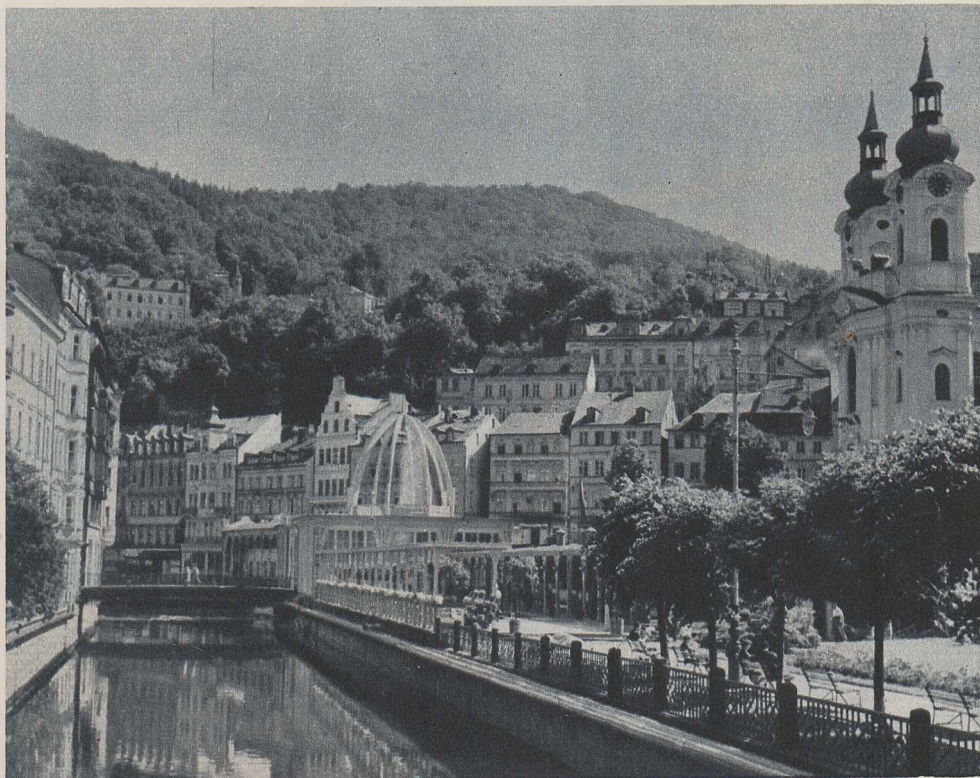
citorești. Metalurgistii, textilistii, lucrătorii de la fabricile de porțelan și de instrumente muzicale, muncind în condiții nesănătoase și pentru salarii de foame, învață în anii dintre cele două războaie mondiale strategia și tactica luptei revoluționare. Gîndul îți zboară și la ei cînd zăbovești în fața plăcii comemorative de lângă fabrica de sticlă: aici a locuit muncitorul german Majerwald, conducătorul grupului de partizani germani al organizației comuniste din regiunea sudetă. Arestat de Gestapo, a murit la Berlin fără a clipi în fața călăului. Îl cunoșteau luptătorii dîrzi pentru cauza clasei muncitoare din Karlovy Vary, din Cheb, din Sokolov.

Sînt veacuri de cînd cristalul de Boemia colindă lumea. Cristalul de Boemia se identifică cu Karlovy Vary. Transparența lui se logodește cu fantezia. Aici și natura dovedește o fantezie exuberantă; Sprudelul — gheizerul stațiunii — își aruncă jeturile de apă fierbinte la 12 metri înălțime. Debitul său este de

2.000 litri apă pe minut. Cele 14 surse termale cu temperaturi variînd între 35 și 72 grade Celsius, furnizează pentru export pînă la 15 milioane sticle anual.

Nici constructorilor orașului ceh nu le-a lipsit fantezia. Casele pitorești, cocoțate în terase pe dealuri, poartă patina melancolică a veacurilor. De sus cuprinzi întreaga panoramă a stațiunii. Colonada cu cele 100 coloane, ornamentate cu 12 figuri statuare simbolizînd lunile anului; sanatoriile, hotelul „Moskva-Pupp“, înzestrat cu săli de concert, în care se află și sediul Festivalului internațional al filmului. Sub lozinca: „Filmul în slujba prieteniei între popoare“, la Karlovy Vary vin să-și confrunte fantezia cineasți din zeci de țări de pe toate continentele. Acolo unde s-au zămislit multe din versurile înaripate ale lui Goethe și din acordurile generoase ale lui Beethoven, răsună în zilele noastre graiul ideilor umaniste, permanent proaspete și de neînfrînt.

Horla LIMAN
Praga, mai 1964



Aspect din Karlovy Vary.

O producție a studioului cinematografic „București”

Scenariul și regia:
Savel STIOPUL

Imaginea:
Ion ANTON

Decoruri:
Ion OROVEANU



ANOTIMPURI



Luminița Zaharia, Mircea Athanasiu, Măgda Popovici, Cornel Dumitraș, Dana Comnea, Cristea Avram, Tanți Cutava-Barozzi, Ștefan Braborescu, Eugenia Popovici.