

veac nou

ORGAN AL CONSILIULUI GENERAL A.R.L.U.S.

12 pagini — 1 leu



CITIȚI ÎN PAGINA A 2-A

IONII — ȘI FIECARE DINTRE NOI

DIN SUMAR:

- **Insule de fier într-o mare de petrol**
- **Stelele din Aksum — urme ale unei civilizații fabuloase**
- **În același timp cosmonauți și acvanauți**
- **Împotriva zgomotului în orașe**



Atmosfera ambiantă cuprinde, între alte componente, ioni, adică atomi sau molecule cu un exces de sarcină electrică de un anumit semn. Orice modificare în concentrația ionilor din aer sau în raportul dintre moleculele cu sarcină pozitivă și cele cu sarcină negativă exercită

asupra plantelor, animalelor și omului o puternică influență. O concentrație mică a ionilor explică, de pildă, apariția unor boli infecțioase ale căilor respiratorii. Acesta este numai un exemplu. Încît nu încapă îndoială că aceste influențe merită să fie cunoscute mai de aproape.

Documentar

IONII — ȘI FIECARE DINTRE NOI

Formarea ionilor în aer începe atunci cînd, sub influența unei energii, dintr-o moleculă de gaz se desprinde un electron. O astfel de energie poate fi degajată fie de materialele radioactive din scoarța terestră, fie de razele cosmice. Electronul „smuls” moleculei se combină cu o moleculă vecină transformînd-o în ion negativ, iar molecula rămasă fără electron devine ion pozitiv.

În atmosfera din imediata vecinătate a Pămîntului densitatea ionilor variază între 1500 și 4000 pe centimetrul cub de aer curat. Ei sînt de trei feluri: mici, mijlocii și mari. Cei mici sînt alcătuiți din conglomerate de 5—15 molecule; cei mijlocii se formează prin fixarea ionilor mici pe conglomerate moleculare; în sfîrșit, ionii mari sînt formați din ioni mici și mijlocii care s-au fixat pe nuclee de condensare sau pe impurități atmosferice.

Ionii negativi sînt extrem de mobili. Și pentru că și suprafața terestră are, la rîndu-i, sarcină negativă, ea îi respinge. De aceea, în apropierea Pămîntului există mai mulți ioni cu sarcină pozitivă decît cu sarcină negativă.

Omul se lovește adesea de influențele pe care le exercită concentrațiile mici de ioni. Un studiu făcut, în 1971, într-un birou unde lucrau patru inși a arătat că în cursul zilei de muncă concentrația ionilor din aerul încăperii a scăzut mereu, în medie cu 34 ioni pozitivi și 20 ioni negativi pe centimetrul cub de aer. Alte studii au relevat în întreprinderile de industrie ușoară din San Francisco un conținut și mai scăzut de ioni mici: mai puțin de 80 pe centimetrul cub. În ambele cazuri s-a constatat o creștere considerabilă a numărului de ioni mari care, sub raport fiziologic, sînt inerti. Dovadă că, așa cum arătam mai sus, ioni mici se combină cu impuritățile atmosferice formînd ioni mari.

Negativi

cu rol pozitiv

Lucrînd zilnic cîte opt ore în fabrici sau birouri și petrecîndu-și o mare parte din timpul liber în casă, locuitorii urbani respiră inevitabil mai mulți ani din viață aer cu un număr insuficient de ioni. Această situație constituie, după cum atestă constatările făcute de specialiști, cauza scăderii puterii de muncă fizică și intelectuală. Simptomele amintite se manifestă independent de acțiunea toxică a impurităților obișnuite care poluează atmosfera. Așa se explică de ce uneori încearcă asemenea indispoziții și cititorii dintr-o bibliotecă sătească, unde aerul nu poate avea impuritățile amintite, în schimb, din cine știe ce motiv, poate fi lipsit de un număr de ioni. Pe de altă parte, tot mai mulți specialiști se conving că o concentrație sporită de ioni poate avea asupra omului, animalelor, plantelor o înrînire pozitivă, cum ar fi calmarea durerilor provocate de arsuri sau stimularea creșterii plantelor.

Așadar, deși concentrația de ioni din atmosferă este mică — mai puțin de un ion la 10^{10} molecule de aer — efectul lor fiziologic este considerabil. Laboratorul de ionizare aerului de pe lîngă Universitatea din California face de mai mulți ani experiențe pentru cunoașterea raportului dintre influența exercitată de ioni asupra plantelor și animalelor și transformările fiziologice pe care le declanșează ei în aceste organisme. „Subiecții” cercetărilor sînt ținuți în încăperi speciale, alimentate cu aer fără nici un fel de impurități, dar cu o concentrație de ioni mereu modificată. În felul acesta s-a văzut că sporirea concentrației de ioni — atît pozitivi, cît și negativi — este extrem de utilă pentru plante: viteza de creștere a unor plante ca orzul, ovăzul, lăptuca a sporit cu 50 la sută. Mai mult, a fost descoperită și cheia mecanismului biochimic al acestei influențe. Ionii pozitivi și negativi grăbesc absorbția

fierului. Ionii stimulează metabolismul cloroplastelor, intensifică metabolismul acizilor nucleici și grăbesc asimilarea oxigenului. Toate aceste fenomene concordă cu accelerarea creșterii plantelor sub influența ionilor.

Pe de altă parte, particulele cu sarcină electrică influențează și mortalitatea provocată de bolile căilor respiratorii. Ionii pozitivi au făcut să crească, de pildă, nivelul mortalității printre cobaii cărora le fusese inoculat un virus gripal, în timp ce o concentrație sporită de ioni negativi a contribuit la scăderea mortalității. Cauza acestor oscilații trebuie căuta-

„sindrom hiperfuncțional serotoninic”, sau „sindromul irascibilității”: insomnie, iritabilitate, migrenă, grețuri, temperatură crescută, frisoane, palpații, sufocări, tremur, amețeli. La bătrîni el se manifestă prin deprimare, moleșală și oboseală excesivă.

Aer antigripal?

Dar iată și două exemple care dovedesc că aceste fenomene sînt declanșate de ioni. S-a constatat că cu 10—12 ore înainte de a se face simțit vîntul și de a se modifica umiditatea și temperatura aerului, numărul

incomparabil mai mare de ioni negativi decît de ioni pozitivi, în timp ce un grup de control alcătuit din 362 de inși a lucrat în același interval de timp în încăperi cu atmosferă obișnuită. Rezultatele cercetărilor au fost senzaționale: în al doilea grup salariații au contractat mai des boli ale căilor respiratorii și au lipsit din acest motiv de la lucru de 16 ori mai multe zile decît salariații din primul grup.

Se cunosc, dealtfel, și cîteva forme de utilizare în medicină a concentrațiilor mari de ioni. În unele clinici, terapia cu ioni negativi este utilizată cu succes în tratamentul arsurilor de pil-



Oboseala, moleșala — de multe ori nu știm de unde vin. De vină sînt însă ionii...

tă, se pare, în împrejurarea că ionii pozitivi provoacă o contracție a mușchilor netezi ai căilor respiratorii, în timp ce ionii negativi au un efect contrar.

Mulți savanți au studiat influența exercitată de ioni asupra formării unor deprinderi și reflexe condiționate la șobolani. Concluzia unanimă a fost că ionii negativi grăbesc formarea deprinderilor și micșorează excitabilitatea animalelor. Alte experiențe au arătat, în schimb, că ionii pozitivi îi fac pe iepuri ușor iritabili, chiar „agresivi”.

Dar ionii atmosferici declanșează în organisme și modificări fiziologice ce se reflectă în senzațiile de sete și foame, în receptivitatea față de boli, în reacțiile psihomotorii și adaptarea la suprasolicități etc. În unele cazuri ionii pozitivi și negativi au efecte contrarii. După cum s-a văzut și că acțiunea lor depinde de doză. Mecanismul care stă la baza acestor reacții se prezintă în linii mari astfel: ionii pozitivi sporesc, iar cei negativi fac să descrească serotonina din sânge. Or, despre acest hormon se știe că are o acțiune foarte puternică și manifestări multiple. El participă, de pildă, la o sumă de procese cum ar fi somnul, transmiterea impulsurilor nervoase și crearea unei dispoziții sau a alteia. Micșorarea conținutului de serotonină din creier, provocată de ionii negativi, are același efect ca și calmantele.

După ce-au cunoscut influența ionilor asupra plantelor și animalelor, specialiștii și-au extins cercetările și la om sperînd să afle astfel cauza unor manifestări patologice declanșate de anumite fenomene meteorologice ca, de pildă, indispoziția provocată de vînturile numite „patogene”. Iată cîteva din rezultatele acestor cercetări. Distrugerea echilibrului ionic influențează, la anume inși, procesul de fabricare a serotoninei, iar această influență se vedește exterior printr-o indispoziție. Cu o zi înainte de a începe să sufle vîntul fierbinte și uscat die Orientul Apropiat, unii locuitori din zona respectivă manifestă simptome ale unei boli pe care trei cercetători care au studiat-o au numit-o

total al ionilor din atmosferă a crescut de la 1500 la 2600 de ioni pe centimetrul cub, iar raportul dintre ionii pozitivi și negativi a crescut de la 1,2 la 1,33. Modificarea acestui raport a coincis cu simptomele nervoase și fizice manifestate de nșii cu sensibilitate la schimbarea vremii.

De unde s-a dedus că vîntul era singurul factor meteorologic care îi putea influența în acest caz pe oameni. Al grup de specialiști a stabilit că starea victimelor „sindromului irascibilității” se îmbunătățește dacă respectivii bolnavi sînt expuși la influența ionilor negativi ori iau medicamente care opresc procesul de fabricare a serotoninei în organism.

Multe date atestă că lipsa de ioni în birourile supraaglomerate provoacă celor care lucrează mai multe ore în astfel de încăperi indispoziție, somnolență, diminuînd puterea de muncă fizică și intelectuală. Furnizînd un „supliment” de ioni exclusiv negativi sau combinați cu pozitivi, cercetătorii au constatat cum, treptat, oboseala dispare, iar organismul își recapătă starea fiziologică normală. Încă din 1939, dealtfel, trei savanți japonezi au demonstrat că, dacă temperatura aerului, umiditatea lui și procentul de bioxid de carbon sînt menținute în limite normale, dar conținutul lui în ioni este redus, unii oameni care inspiră acest aer încep să dea semne de deprimare.

Inseamnă, însă, că și rezultatele cercetărilor făcute asupra cauzelor unor boli respiratorii la șoareci pot fi extinse și asupra omului și că un număr redus de ioni în încăperile de lucru și în fabrici scade rezistența organismului uman la gripă și alte boli infecțioase? Și invers: un aer cu un conținut de o mie de ioni pe centimetrul cub, de pildă, în care predomină evident ionii cu sarcină negativă, sporește rezistența organismului față de aceste boli? Cercetările făcute într-o bancă elvețiană pentru verificarea acestei ipoteze au confirmat supozițiile savanților despre acest fel de influență a ionilor asupra omului. Un număr de 309 voluntari au lucrat timp de 30 de săptămîni în încăperi a căror atmosferă conținea un număr

dă. Pacienții sînt expuși zilnic timp de o oră — o oră și jumătate, iar cei tratați ambulator timp de douăzeci-treizeci de minute la acțiunea unei concentrații de ioni negativi de ordinul a 10000 de particule pe centimetrul cub de aer. În urma acestui tratament bolnavii constată o diminuare a senzației de durere și neliniște. Scade, de asemenea, probabilitatea infecției, iar plăgile se vindecă mai repede. Aceste efecte se datoresc, după cît se pare, proprietății ionilor negativi de a grăbi oxidarea serotoninei în creier și în alte țesuturi.

Alte clinici aplică terapia cu ioni bolnavilor de psihonevroză și celor cu o irascibilitate excesivă. Sedințele cu ioni variază între o oră jumătate-două ore, iar numărul lor între 10—20. Specialiștii care practică această metodă au observat că bolnavii nu se mai plîng de starea lor fizică, iar procentul vindecărilor este de 80 la sută.

(După „Za rubejom”)

documento.

documentar docum.

mentar documentar du

documentar document

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

mentar documentar docu

ÎN INTERESUL COLABORĂRII ȘI PĂCII

Zilele trecute, presa, radioul și televiziunea ne-au adus noi și ample informații despre vizita oficială întreprinsă de tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România, împreună cu tovarăsa Elena Ceaușescu în America Latină.

Expresie fidelă a dinamismului și principialității politicii externe a României, a preocupării pentru întărirea raporturilor de prietenie și colaborare cu țările socialiste, pentru extinderea relațiilor cu toate statele, indiferent de orînduirea lor socială, această călătorie a început în Cuba frățească, primul stat socialist al emisferei vestice.

Din prima clipă a sosirii pe meleagurile acestei țări și pînă în ultimul moment, la decolarea avionului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, tovarăsa Elena Ceaușescu și întreaga delegație au fost înconjurați cu prietenie și cordialitate de tovarășii Fidel Castro și Osvaldo Dorticos, de ceilalți conducători de partid și de stat cubanezi, de masele populare din țara gazdă. Exuberanța și entuziasmul multimilor venite în întâmpinarea oaspeților la Havana, manifestările sărbătorești cu care au fost primiți de cetățenii din Matanzas, Santiago de Cuba și din celelalte localități în care s-au oprit, căldura tovarășească cu care au fost salutați de oamenii muncii din întreprinderile și instituțiile vizitate au constituit o strălucită demonstrație a sentimentelor de

stimă și prețuire ce și le nutresc reciproc popoarele român și cubanez, a solidarității lor militante în lupta pentru idealurile socialismului, progresului și păcii. În întreaga această primire și-au găsit totodată o nouă expresie profundă simpatie și prestigiul de care se bucură România socialistă în rîndul poporului cubanez, ca și pe toate meridianele globului, înalta considerație față de personalitatea tovarășului Nicolae Ceaușescu, promotor neobosit al aspirațiilor înaintate ale omenirii contemporane.

Următoarea etapă a călătoriei — Republica Costa Rica, ca răspuns la invitația președintelui José Figueres Ferrer — s-a desfășurat sub semnul evenimentelor politice de o deosebită importanță, fiind prima vizită în această țară a șefului unui stat socialist.

Întemeindu-și legăturile sale externe pe principiile universale valabile ale independenței și suveranității naționale, egalității în drepturi, neamestecului în treburile interne, pe dreptul fiecărui popor de a-și conduce singur politica sa internă și externă, potrivit aspirațiilor și intereselor naționale, țara noastră urmărește cu interes și simpatie străduințele poporului costarican, ca și ale celorlalte popoare latino-americane pentru dezvoltarea economică, socială și culturală, pentru ridicarea standardului lor de viață, după cum resimte o deosebită satisfacție față de rolul crescînd pe care aceste sta-

te, în majoritatea lor mici și mijlocii, îl joacă în abordarea și soluționarea problemelor majore cu care este confruntată astăzi lumea contemporană. Sub acest raport, relațiile româno-costaricane au posibilități largi de extindere în continuare, actuala vizită la nivel înalt urmînd, de bună seamă, să contribuie la fructificarea lor.

În cadrul conferinței de presă pe care a ținut-o la Havana, tovarășul Nicolae Ceaușescu subliniază că „România acordă o atenție deosebită colaborării cu țările care și-au cîștigat independența națională și luptă pentru dezvoltarea economico-socială independentă. Aș putea spune că întreținem relații foarte bune cu toate țările în curs de dezvoltare care luptă pentru dezvoltarea lor independentă”. În același context, președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România arată că „acordăm o mare atenție relațiilor cu țările Americii Latine, de care sintem legați prin vechi raporturi de prietenie și de care ne leagă și o anumită asemănare în dezvoltarea culturii, ca urmare a originii latine. Vizita pe care o facem acum în mai multe țări ale Americii Latine și care a început cu prima țară socialistă de pe acest continent, constituie expresia dezvoltării acestor relații, este o vizită de prietenie, de cooperare, în interesul popoarelor noastre, al cauzei colaborării și păcii generale”.

PROBLEME ȘI SOLUȚII

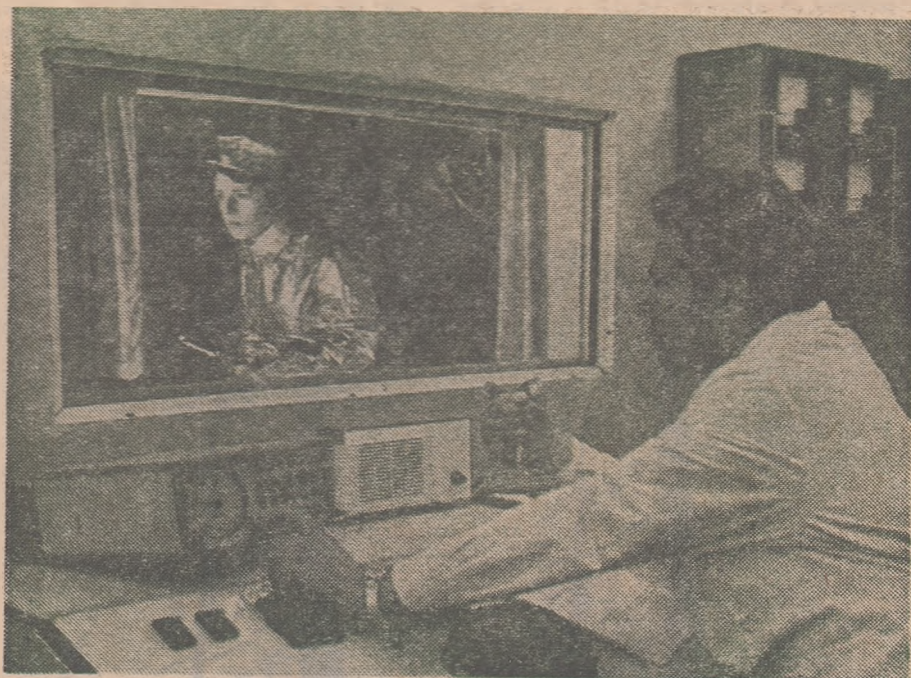
Împotriva

zgomotului în orașe

Locuitorii marilor orașe trăiesc zilnic senzațiile dezagreabile provocate de uruiul și scrișnetul basculantelor, autobuzelor, motocicletelor... Dar prea puțini știu, de pildă, că, amplificată de microfon, și vocea unui ghid ce urează turiștilor bun venit lovește urechile acestora cu forța de 95 de decibeli, concurînd astfel zgomotul produs de un autobuz sau un vagon de metro în plină viteză. Sau că la șapte metri de bordura trotuarului zgomotele se mențin aproape tot timpul la nivelul amintit mai înainte, iar în orele de vîrf ajung chiar la 100 de decibeli. În sfîrșit că pragul dureros al zgomotului — cînd nu mai auzim sunetul ca atare, ci simțim doar durere în urechi — se află la numai 30 de decibeli mai sus.

Civilizația modernă nu este intimidată totuși nici de acest prag. Ea operează în tot mai multe domenii cu zgomote de 180 de decibeli care, după opinia tehnologilor, „obosesc” pînă și metalele și chiar de 190 de decibeli, în stare să scoată și niturile din construcțiile metalice. Este cunoscut un caz cînd o găleată de zinc uitată într-o hală de incercare a motoarelor cu reacție s-a transformat într-o grămadă de bucăți informe de tablă. Or, știind că pentru unele organisme vii sint mortali chiar numai 160 de decibeli, nu mai încapă nici o îndoială că poluarea sonoră trebuie combătută cu toate mijloacele și pe toate planurile.

În vederea bătăliei împotriva decibelilor, edilii Kievului au elaborat o întreagă strategie, precedată de alcătuirea unei hărți a zgomotelor orașului. Harta a fost realizată în două culori — galben și roșu — cu toate nuanțele acestora. Cu cît este mai înalt nivelul sunetelor, cu atît este mai închisă culoarea străzii. Studiul atent al hărții a re-



Studierea influenței microclimatului asupra omului la locul de muncă (La Institutul pentru protecția muncii din Ivanovo — R.S.F.S.R.)
Foto: V. Akimov

levat o sumedenie de lucruri interesante. A arătat, de pildă, că, în ciuda unei păreri foarte răspîndite, locurile cele mai zgomotoase dintr-un oraș nu sint piețele, ci străzile. Mărginite de Jouă șiruri de case înalte, ele devin un fel de ghid de sunete, în care sunetelor inițiale li se adaugă repetata lor reflectare de către fațadele clădirilor. Această reflectare ar putea fi împiedicată numai de o vegetație agățătoare ce ar îmbrăca în întregime fațadele caselor. O altă surpriză au oferit-o căile ferate: s-a văzut că ele produc sunete de un nivel mai scăzut decît se credea.

Dar acestea nu sint decît constatări secundare. Principalul merit al grupului de specialiști care a întocmit harta este că el a permis arhitecților și inginerilor să analizeze situația de fapt și să schițeze căi optime pentru viitoarea construcție urbană. Arhitecții și acusticienii Kievului au hotărît, de pildă, să procedeze la unele modificări în construcția de pasaje subterane. Trebuie mutate sub pămînt, susțin ei acum, nu numai și nu atît trecerile pentru pictoni, cît mai ales mijloacele de transport.

Kievul este în clipa de față unul dintre orașele cu cele mai multe spații verzi de pe glob. Studii recente au arătat însă că plantațiile de arbori decorativi, chiar pe cîte două-trei rînduri, nu constituie, din cauza spațiului liber de sub coroane, un baraj în calea sunetelor. De aceea, acum se preconizează plantarea de arbori a căror coroană să înceapă cît mai aproape de pămînt, iar spațiul rămas să fie completat cu tufe decorative. Asemenea bariere ar avea avantajul că ar reține și praful. Iar acolo unde nu pot fi plantați copaci, ar urma să fie construite bariere de beton sau de pămînt, nu prea înalte, care să rețină, cu același succes, zgomotele.

În sfîrșit, acolo unde străzile nu vor permite nici construirea acestui tip de baraje, lupta împotriva zgomotului o vor da înseși clădirile. Acestea vor fi, evident, de o construcție specială; fe-

restrele camerelor de locuit vor fi orientate spre partea opusă străzii, iar către stradă vor fi plasate numai dependințele.

TRANSPORTURI

Dirijabilul are viitor

Pe planșetele proiectanților sovietici au început să prindă formă dirijabilele de miine. Cel mai perfecționat dintre ele va fi propulsat de un motor atomic și umplut cu heliu. El va avea o lungime de circa 300 m, un diametru de 50—60 m și va transporta cu ușurință o încărcătură de 150—180 t sau va lua la bord 600 de pasageri și 100 t de bagaje și marfă. Versiunea turistică este prevăzută pentru 1 800 de locuri. Viteza de croazieră va varia între 200 și 300 km pe oră.

Construcția dirijabilelor are, dealtfel, o veche tradiție în Uniunea Sovietică, începînd din 1923, cînd și-a luat zborul primul aparat. De cîțiva ani încoace cercetătorii și tehnicienii lucrează din nou intens căci, alături de energieticieni, geologi, constructori și medici, 14 ministere se interesează de utilizările posibile ale dirijabilelor.

Acestea pot fi într-adevăr extrem de utile atunci cînd sarcini foarte mari trebuie transportate cu cheltuieli minime. Ele n-au nevoie de piste de aterizare și decolare — le ajunge un catarg de ancorare — și pot lua la bord cele mai voluminoase încărcături: elemente de pod, turbine, case întregi. Geologii așteaptă cu cea mai mare nerăbdare

reintroducerea dirijabilelor, dat fiind că e mult mai ușor de adus la fața locului un turn de foraj pe calea aerului decît de deschis un drum în taiga.

Medicii speră să amenajeze în dirijabile sanatorii pentru astmatici și bolnavi de plămîni. Specialiștii în comunicații vîd în ele viitorul mijloc de transport pe distanțe scurte, întrucît un singur aparat poate transporta tot atîția călători cît un tren electric rapid.

COMUNICAȚII

Linia Leningrad - New York

După o întrerupere de douăzeci și cinci de ani, recent au fost reluate cursele regulate pe linia transoceanică Leningrad—New York. La sosirea în prima cursă — după escale făcute la Bremerhafen, Londra și Le Havre — luxoasa navă de pasageri sovietică „Mihail Lermontov” a fost salutată pe Hudson cu tradiționalul spalier lichid al navelor de stins incendiile.

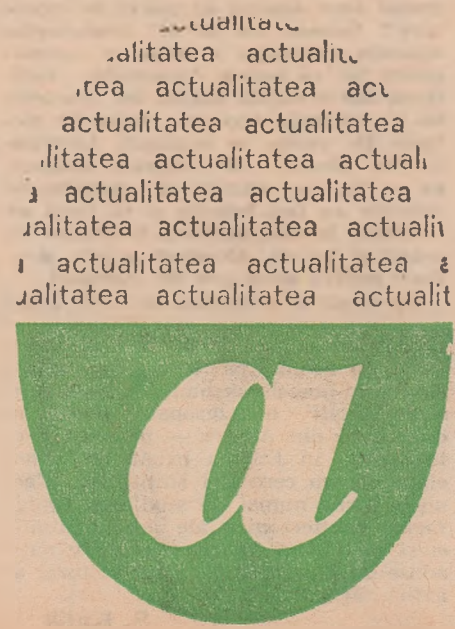
Lansat la apă acum doi ani, transatlanticul sovietic are o lungime de 174 metri, o lățime maximală de 24 metri și poate lua la bord 700 de călători. Nava are, în afară de obișnuitele restaurante, saloane de muzică, bazin de înot, baruri, magazine, instalații sportive. Toate cabinele sint climatizate și au vedere spre mare.

Pe lîngă specialitățile culinare ale bucătăriei rusești și ale diverselor republici unionale, echipajul se străduiește să ofere oaspeților săi programe artistice variate, întrucît cuprinde cîntăreți, dansatori și actori amatori realmente talentați. Pentru informarea pasagerilor, la bordul lui „Mihail Lermontov” este editată, de trei ori pe săptămînă, o publicație în limba en-



Dimineața pe Atlantic: servirea micului dejun

gleză. Călătorii mai de seamă sint invitați la masa căpitanului, unde șeful bucătar le pune la dispoziție, dacă doresc, rețetele bucatelor remarcate.



STELELE DIN AKSUM — urme ale unei civilizații fabuloase

Imperiul reginei din Saba începe să se degaje din aura legendelor

— Strămoșii noștri știau să topească piatra — mi-a spus fără urmă de îndoială în glas un băiat cu păr cirilionțat, care se oferise să mă însoțească pe străzile prăfuite din străvechiul Aksum. O turnau în forme de lemn lungi, iar când piatra se răcea o ciopleau, o șlefuiu și o transformau în stele uriașe...

— Ele au fost făcute de ciclopi care au populat platourile etiopiene cu mult înainte ca acolo să se fi ivit strămoșii noștri — m-a asigurat peste câteva zile un alt ghid. Uriașii le tăiau din stâncile de lângă oraș și le transportau pe umeri aici, în piață.

Ce am putea replica noi, oameni ai secolului XX, acestor băieți semianalfabeți care încearcă să găsească în legende explicația misterioaselor stele de la Aksum? Ciclopi n-au existat niciodată, piatra nu poate fi topită... Iar, în ciuda succeselor dobândite de aksumologie, această importantă ramură a orientalisticii, foarte multe aspecte din trecutul Aksumului rămân mai departe învăluite în mister, inclusiv principala problemă a acestei științe: originea și destinația uriașelor coloane — stele lucrate din blocuri de bazalt albastru, care se înalță în piața centrală din Aksum sau zac de-a lungul drumului, doborâte de timp ori de barbaria omului. Cea mai înaltă dintre coloanele care au ajuns pînă la noi are 33,5 m. Dar există și stele mai mici — între 5 m și 21 m. În total sînt ceva mai mult de 200 de monoliți de bazalt, deosebiți unul de altul: fie zvelți și eleganți, splendid șlefuiți și bogat ornamentați, fie intenționat primitivi, grosolani. În orice caz, toți sînt rezultatul muncii titanice a unui întreg popor. Muncă depusă timp de decenii, dacă șinem seama de nivelul de dezvoltare a tehnicii din vremea aceea.

Dar care vreme?

Tsegai Hebeibeh, cel mai apreciat aksumolog, a zîmbit la întrebarea mea și a aprins o luminare. În liniștea anormală din subteranul în care ne aflam — săpat de vechii constructori la poalele unei stele — glasul lui suna solemn.

— Istoria orală a Aksumului, mi-a spus el, socotește că orașul a apărut în timpuri biblice. Pe vremea aceea principalul oraș din țară, care se numea Sheba, era condus — spune legenda — de un uriaș balaur sau șarpe. Aceeași legendă mai spune că el cerea mereu supturilor jertfe — în animale și fete. Printre nefericitele fete care urmau să cadă victimă tiranului a fost odată și o frumoasă îndrăgită de voinicul Agaboz. Ca să-și salveze iubita, tînărul a ucis monstrul, iar poporul l-a proclamat rege. După el a urmat la tron fiica lui, frumoasa Makeda, regina Shebei. Inteligența și cultivata cirmuitoare a devenit cunoscută ca regina din Saba...

Intr-un târziu am ieșit din subteran. Dacă n-ar fi stelele, cupolele bisericilor și marele număr de călugări de pe străzi (acum, din cei 5 000 de locuitori ai orașului circa 1 000 sînt slujitori ai cultului), nimeni, chiar avînd o fantazie foarte bogată, nu și-ar putea imagina că Aksumul a fost cîndva centrul unuia din cele mai puternice state ale antichității.

Una din primele informații despre Aksum, ca de altfel despre majoritatea orașelor din Africa de est, ne-o dă celebrul „Periplu al Mării Eritree” — cel mai vechi manual de pilotaj al antichității ajuns pînă la noi, scris cam în anul 60 e.n. Titlul manualului vorbește de la sine. Marea Eritree era vechiul nume al Oceanului Indian, iar Eritreea — o parte componentă a statului Aksum. Un stat care a lăsat grandioase monumente arhitectonice, lucrate cu o tehnică ce continuă și azi să fie o enigmă pentru noi, care a cucerit imense teritorii, a controlat ambele maluri ale Mării Roșii și a avut o flotă puter-

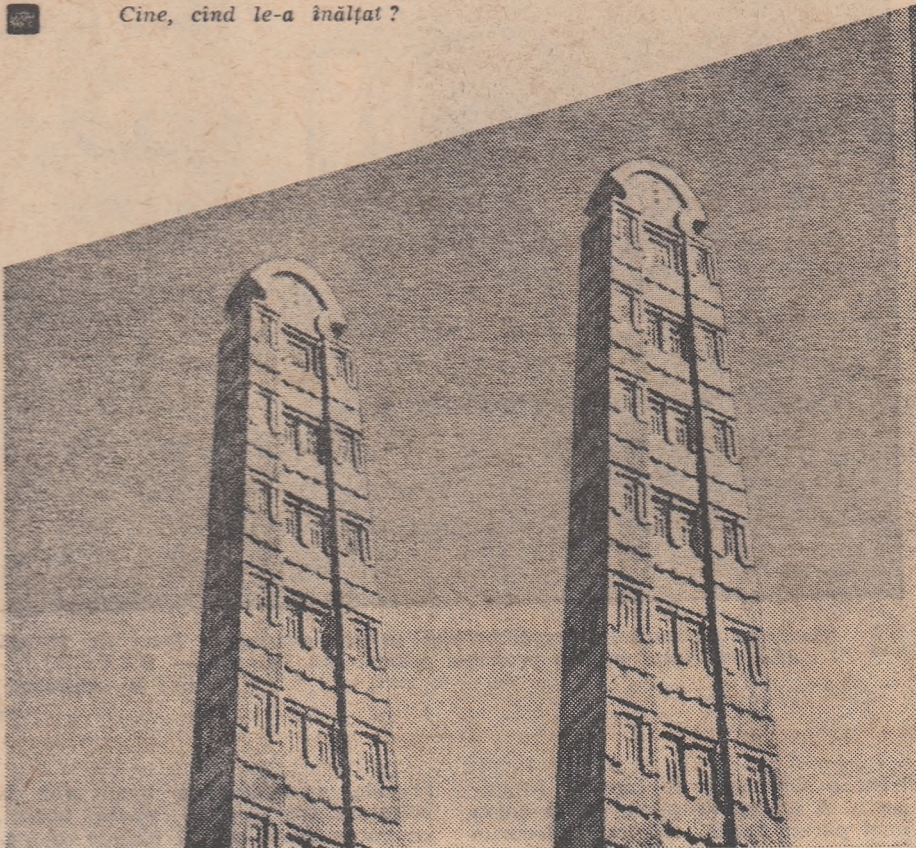
nică; un stat cu care Bizanțul și India tratau de la egal la egal. Istoricul arab Mani, din secolul III e.n., scria că el cunoaște patru mari imperii: Babilonul, Roma, Egiptul și Aksumul. „Acesta a fost cel mai puternic stat creștin”, afirma el.

Aksumul s-a îmbogățit și și-a întărit puterea cu ajutorul religiei și al sabiei. El și-a construit palate și biserici care

ruinele din Angaruka sînt verigi de legătură între Aksum și Zimbabwe?

Privite în forma în care au ajuns pînă la noi, stelele țîșnesc parcă pur și simplu din pămînt, sprijinindu-se pe o temelie naturală. Dar acum cîțiva ani s-a descoperit un lucru senzațional. O expediție arheologică franco-etiopiană, care a făcut timp de doi ani săpături chiar în centrul „parcului ste-

Cine, cînd le-a înălțat?



i-au entuziasmat și uimit chiar și pe călătorii greci și arabi, care cutreieraseră aproape toată lumea cunoscută atunci. În epoca aceea au apărut în marea capitală africană grandioasele stele. După toate probabilitățile, ele erau niște originale monumente ridicate în cinstea puterii militare.

Misterioasele orașe africane

În jungla sud-africană există niște uriașe construcții elipsoidale — „temple” de piatră, cetăți cu ziduri puternice, lucrate fără mortar. Sînt ruine ale capitalei marelui imperiu minier Zimbabwe din regiunea aflată între Limpopo și Zambezi.

La prima vedere s-ar părea că cetățile din Zimbabwe și stelele din Aksum au numai două trăsături comune: caracterul lor enigmatic și gigantismul. Dar pe sălbaticul platou Jilbaba din extremul sud al Etiopiei, la est de lacul Rudolf, am văzut niște stele înalte de 5 m, grosolan cioplite, însă foarte asemănătoare cu cele din Aksum. În plus, la jumătatea drumului între Aksum și Zimbabwe, pe teritoriul Tanzaniei, mai există un oraș misterios: Angaruka. El a fost descoperit absolut întimplător de un funcționar colonial abia în 1935 și cercetat minuțios de profesorul L. Leakey. Arhitectura din Angaruka și Zimbabwe, mi-a spus savantul, în special structura fără mortar a zidurilor, are multe lucruri comune. Recent, Departamentul pentru protejarea monumentelor antice din Tanzania a făcut noi săpături la Angaruka. Cu acest prilej au fost descoperite, între altele, coliere de scoici și separat, scoici cauri, cu alte cuvinte s-a stabilit legătura orașului cu țărîmul oceanului. Să fie o simplă coincidență? Sau zidurile din Jilbaba și

lelor” din Aksum, a constatat pe neașteptate că, dislocînd strat cu strat și scoțînd la iveală monede, vase de lut și obiecte de uz casnic străvechi, membrii ei începuseră de fapt să dezgroape treptat o construcție uriașă.

Pînă atunci se crezuse că stelele se aflau pe o ridicătură naturală de pămînt cunoscută sub numele de colina Beta-Ghiorghios, acoperită cu iară și brăzdată de poteci. Dar cu prilejul săpăturilor amintite s-a constatat că colina a fost cîndva o imensă platformă, cu o lungime de 115 m, alcătuită din lespezi de bazalt cioplite. Pe versantele dealului fuseseră construite trei terase, care creau iluzia de fundație în trepte. Atunci s-a văzut că stelele sînt numai partea superioară a unei construcții gigantice ascunse în pămînt și care își așteaptă încă cercetătorii...

De altfel și în epoca noastră au fost iremediabil pierdute monumente care rezistaseră pînă atunci veacuri de-a rîndul. În 1938, în timpul agresiunii italiene împotriva Etiopiei, avioane fasciste au bombardat ruinele bisericii Sfînta Maria — Taakha Maryam. Specialiștii care procedaseră cu puțin înainte la dezgroparea temeliei vechiului lăcaș ne-au lăsat numai niște descrieri generale. Dar și din ele rezultă că Taakha-Maryam, aflată lângă „parcul stelelor” a fost o construcție mult mai mare decît aceea care există acum pe colina Beta-Ghiorghios. Se crede că a fost mai degrabă un palat — reședință sumptuoasă a unor cirmuitori venerați — care mai tîrziu a devenit lăcaș de cult. Dimensiunile platformei pe care se află Taakha-Maryam sînt: o sută douăzeci de metri lungime și optzeci metri lățime. Uriașul palat dreptunghiular avea peste o mie de săli și dormitoare. Pardoseala era din plăci de marmură verde și albă și lemn de

reportaj,
reportaj reportaj,
portaj reportaj repor
taj reportaj reportaj re,
reportaj reportaj reportaj
ortaj reportaj reportaj repo
j reportaj reportaj reportaj,
ortaj reportaj reportaj repor
aj reportaj reportaj reportaj r



esențe rare roșu și trandafiriu: pereții erau înbrăcați în lemn de abanos și marmură de culoare închisă, pe care se reliefau incrustații de bronz aurit. Ferestrele și ușile erau împodobite cu basoreliefuli, iar sculpturi în bronz și splendide vase de ceramică desăvîrșeau decorația interioară a palatului. Numai Husuni Kubwa din Kilwa și misteriosul Zimbabwe — giganti ai arhitecturii africane — pot rivaliza ca dimensiuni cu Taakha-Maryam. Dar în materie de podoabe, palatul din Aksum nu are egal în Africa tropicală. Și totuși, judecînd după resturile temelilor descoperite recent la Aksum, Taakha-Maryam n-a fost cel mai grandios palat din acest stat. Și, probabil, nici cel mai bogat.

Zgirie-nori la

inceputul erei noastre?

Cîte etaje să fi avut giganticele construcții din această zonă? S-ar părea că e greu de răspuns acum, cînd din palate n-au mai rămas decît ruinele temelilor. Dar descoperirile arheologice făcute în 1955, care dau temeuri serioase să se creadă că stelele repetă formele clădirilor din Aksum, i-au determinat pe aksumologi să se întrebe: înălțimea stelelor nu reproduce, oare, fie și aproximativ, înălțimea palatelor regale? Africanologul sovietic, Iuri Kobîșceanov, care a adus o importantă contribuție la cunoașterea Aksumului, demonstrează în mod convingător că la Aksum au existat palate cu 4, 6, 12 și 14 etaje. „Stelele reproduc (la scară micșorată, un etaj de-al lor avînd 2 m) toate detaliile palatului regal — scrie specialistul. Aceste amănunte pot fi bine văzute pe o machetă de 33,5 m. Un etaj avea în realitate 2,8 m; prin urmare un palat cu 14 etaje avea circa 40 m înălțime”.

Așadar, zgirie-nori în Africa. înălțat la începutul erei noastre! Cine și cum i-a construit însă? Și la ce nivel de dezvoltare ajunsesse vechiul stat african ca să poată antrena mase uriașe de oameni la o asemenea construcție?

Încă la sfîrșitul secolului trecut, englezul Bent a descoperit, la numai 6 km nord-vest de Aksum, în localitatea Godebra, resturile unor mari cariere de piatră. Pietrarii antici au exploatat un imens masiv de granit cu o tehnică pe care noi n-o cunoaștem. Iar la jumătatea distanței dintre carieră și Aksum, Bent a găsit un uriaș bloc de granit cioplit pe alocuri, dar care, din motive necunoscute, n-a mai apucat să fie plasat la temelia unei construcții. Ce tehnică foloseau aksumiții la transportul unor blocuri de piatră de cîteva tone? Nannos, un sol al împăratului bizantin Justinian, a notat în însemnările lui că regele Aksumului călătorea într-o caretă aurită, iar curtenii lui în echipaje argintate, trase de elefanți. De vreme ce locuitorii Aksumului au izbutit să dreszeze elefanți, de ce nu s-ar admite că puternicele animale au fost folosite și ca forță de tracțiune la transportarea blocurilor de granit și bazalt, Aksumul avînd drumuri pentru acest gen de transport?

La Aksum, Adulis și în alte șapte orașe din străvechiul stat Aksum cunoscute de știință, în palatele și bisericile de acolo, pe teritoriile aflate cîndva în posesia aksumiților, unde sînt, sigur, cetăți nedezgropate încă, în orice casă din Aksum — pe scurt pretutîndeni în Etiopia există un vast cîmp pentru cercetări științifice. Căci nu e vorba numai de studierea enigmelor arhitectonice ale acestui tînut, ci și de elucidarea imensei contribuții aduse de Aksum la tezaurul cultural al antichității.

S. Kulik

CINEMA

Al patrulea la ora adevărului

Datorită cooperării, cu o veche tradiție și excelente rezultate, dintre scriitorul Konstantin Simonov și regizorul Alexandr Stolper, publicul cinefil va face cunoștință cu unul dintre cele mai interesante personaje din literatura simonoviană: El, eroul piesei „Al patrulea”.

Celebru ziarist occidental, El a luptat odinioară alături de republicanii spanioli, apoi, ca aviator, împotriva fasciștilor hitleriști, a cunoscut soarta amară

tor are sferile sale specifice, care conving cel mai bine înclinațiilor, posibilităților sale. Mie îmi este mai ușor să lucrez când cunosc bine mediul și oamenii, când pot să prevăd ce vor face, reacțiile lor, replicile lor. În acest nou film am de-a face cu personaje care nu mi-au fost niciodată atât de apropiate ca acelea din „Vii și morți”, de exemplu. E vorba de americani și italieni. În plus, un rol important îl joacă dialogul personajului principal cu



Cei patru (de la stînga la dreapta: Vladimir Visoțki, Alexandr Kaidanovski, Serghei Șakurov, Serghei Sazoniev)

a prizonierilor de război; întors în țară s-a îndrăgostit de soția unui camarad căzut pe cîmpul de luptă și s-a căsătorit cu ea. Așadar, s-ar zice un om ferm și curajos. Dar El mai are și o altă față, pătată de compromisuri și tranzații cu propria-i conștiință, de slăbiciune mergînd pînă la lașitate. De aceea a făcut carieră, și-a asigurat o existență îndestulată, dar și-a pierdut prietenii, pe femeia iubită, ajungînd pînă aproape de punctul în care omul se pierde pe sine însuși.

Totuși vine și pentru El clipa cînd trebuie să ia o hotărîre importantă, cea mai importantă din viața lui: află de o provocare care se pune la cale și care ar putea antrena un al treilea război mondial. De El depinde ca lumea să fie informată.

Acum lașitatea s-ar putea solda nu numai cu sacrificiul vieții lui, ci și cu acela a milioane de oameni. A sunat ora adevărului. Odinioară, în lagărul de concentrare, El n-a vrut să fie al patrulea într-o încercare în cursul căreia cei trei prieteni ai lui și-au pierdut viața. Acum, înaintea tribunalului amintirii lor, va fi...

Cu excepția primului său film, „Cele patru vizite ale lui Samuel Woolf”, Alexandr Stolper n-a mai abordat nici odată o temă externă. Și nu întîmplător a explicat regizorul: „Fiecare crea-

conștiința sa, personificată de oameni care au murit de mult dar care sînt prezenți pe ecran. Această formă dramatică, pe care am preluat-o din piesa scrisă acum zece ani, este neobișnuită, convențională, dar ea ne permite să punem în lumină nervul ideologic al operei. Ideea fundamentală a filmului este că fiecare om trebuie, mai devreme sau mai târziu, să răspundă pentru actele sale”.

Pentru acest film, pe care și-l dorește cît mai combativ, chemînd la vigoare, Stolper și-a asigurat o echipă de actori cu nume sigure: Vladimir Visoțki, Margarita Terehova, Iuri Solomin, Armen Djigarhanian, Serghei Șakurov, Serghei Sazoniev, precum și cunoscutul balerin Maris Liepa.

INTERVIU

Despre idoli cu un idol de cursă lungă

— Lev Iașin, ați fost ani de zile un idol al sportivilor. Dar dumneavoastră aveți vreun idol printre artiștii de cinema?

— Cinematograful este foarte bogat în talente, nu se poate plînge și ca atare nu ne putem nici noi plînge. Mie îmi place foarte mult Mihail Ulianov. N-am surprins nici o dată la el o notă falsă. I-aș mai numi printre actorii preferați pe Iulia Borisova, Liudmila Ciursina, Serghei Bondarciuk, Iuri Nikulin

— Filmul preferat?



— Categorie „Ceapaev”. L-am văzut de cîteva ori și de fiecare dată cu același interes. În ultimul timp mi-a plăcut „Eliberarea”. Mă atrag filmele de război.

— Dar filmele de sport? Cum le găsiți?

— Cred că „Portarul” încă n-a fost întrecut. Și nu că aș fi subiectiv, că aș trage spuza pe turta mea, dar n-am mai regăsit în alt film echilibrul acela perfect dintre adevărul sportiv și latura de spectacol. Ca să nu mai vorbim de subiect care rămîne mereu pasionant și actual. Aș mai aminti „Sport! Sport! Sport!”, film care reflectă foarte exact viața sportivilor cu emoțiile și pasiunile ei.

— Frecvența des cinematografele?

— Dacă ar fi după mine, n-aș scăpa un film. Din păcate nu am timp cît aș vrea. Altminteri sînt un spectator de cinema pasionat.

— Ați turnat în multe filme documentare, simțiți în dumneavoastră un suflet de artist?

— Nu. Camera mă urmărea în plină activitate, pe terenul meu de activitate. Să nu le amestecăm. Actorul se naște actor. Eu mi-am consacrat viața sportului și rămîn sportiv. Privesc însă cu mult respect munca cineaștilor. Nu e deloc ușor de făcut un film bun. Ca și în fotbal de altfel, nu toate meciurile sînt interesante, cîte nu sînt mediocre sau chiar slabe. de-a binelea!.. Suporterii vin pe stadion ca să vadă meciuri pasionante, iar spectatorii se duc la cinema să vadă filme bune. Să nu-i dezamăgim nici pe unii, nici pe ceilalți.

Konstantin Ognev

TEATRU

Provizoratul care durează

Teatrul actorului de film din Moscova s-a născut după război. S-a crezut că va fi o soluție provizorie. Unele studiouri fuseseră evacuate, altele își încetaseră activitatea. Cadrele, în spe-



Serghei Martinson în spectacolul „Din nou premieră”. Da, din nou premieră!

cial cele actricești, erau risipite. Mulți actori care luptaseră cu arma în mînă abia se întorceau de pe front; alții nu aveau să se mai întoarcă niciodată. Așa s-a născut ideea unui Teatru al actorului de film, care să-i adune în jurul său pe fiii rătăcitori fără voie. Înființat printr-o hotărîre guvernamentală, teatrul și-a deschis porțile în iunie 1946. Dar cum tot ce e provizoriu — durează, teatrul, mai puternic și mai înfloritor ca oricînd, se pregătește să-și sărbătorească trei decenii de existență.

Dar ce piese prezintă teatrul spectatorilor săi? „Roșu și negru” după Stendhal, „Fata cu ulciorul” de Lope de Vega, „Barbarii” de Gorki, „Ivan Vasilievici” de Bulgakov, „Tanea” de Arbuzov, „Oamenii ruși” de Simonov — așadar un repertoriu bogat și variat. Printre interpreți sînt actori binecu-



— Nu! Eu sînt modelul! Desen de V. Vladov

noscuți și îndrăgiți de public: Tatiana Koniuhova, Klara Luciko, Nonna Mordiuikova, Natalia Fateeva, Liudmila Gurcenko, Serghei Martinson, Erast Garin, Mihail Gluzski, Vladimir Drujnikov. Tatiana Samoilova joacă de trei ani neîntrerupt rolul titular în piesa „Tanea” de Arbuzov. În spectacolul „Roșu și negru” și-a făcut debutul teatral Natalia Bondarciuk. Liudmila Gurcenko cîntă și dansează dezlănțuit în musicalul „Sărută-mă, Kate”, aducînd public cu duimul.

Afișele și programele acestui teatru au o particularitate: în dreptul fiecărui personaj figurează patru, cinci sau chiar mai mulți interpreți. Explicația este simplă: în orice clipă un actor poate fi chemat să filmeze (să nu uităm că este totuși Teatrul actorului de film), dar spectacolele nu trebuie să sufere. În felul acesta se naște între interpreți o „concurență” din care iese cîștigător... publicul.

ACTORI FĂRĂ MACHIAJ

Nu vedetă, ci actriță

Marlene Jobert a ajuns într-un timp record una dintre cele mai solicitate actrițe franceze. În numai patru ani a interpretat rolurile principale din zece filme.

Dar vocația ei inițială a fost alta. Născută la Alger în 1943, a studiat belle-arta la Dijon, cu intenția de a se consacra picturii. Pe scenă a nimerit întîmplător: la 16 ani a înlocuit o actriță bolnavă într-o mică trupă de teatru. Contactul cu rampa i-a plăcut și pînă una-alta s-a gîndit să frecventeze și un studio de artă dramatică, urmînd să aleagă în liniște la sfîrșit, ca omul care are de unde alege. Dar cum talentul ei dramatic era prea evident, a hotărît să pornească definitiv pe acest drum. Și l-a ales pe cel mai drept: la Paris, la Conservator.

Talentul fiind dublat de pasiune, Marlene Jobert nu s-a speriat de greutățile materiale pe care le avea de înfruntat ca să-și urmeze studiile. În orele libere a făcut figurație, fotografii de copertă, desene.

O dată Conservatorul terminat, în 1963, a început și adevărata ei carieră. După cîteva mici filme și apariții la televiziune a tras lozul cel mare în „Alexandru cel fericit”, comedia plină de farmec și înțelepciune a lui Yves Robert, în care a avut drept partener un actor unic în felul lui: Philippe Noiret.

Cu binecuvîntarea preafericitului Alexandru, Marlene Jobert s-a lansat în lumea mare a filmului. În scurtă vreme, fața ei nostimă, pistriuată a devenit una dintre cele mai cunoscute și mai la modă. Fetele pe care natura le-a inzestrat cu un ten imaculat au început să alerge pe la cosmeticiene ca să și-l „strice” à la Marlene.

Pe Marlene Jobert celebritatea ei bruscă și originală n-a amețit-o. Căci nu renumele de vedetă o interesa, ci acela de actriță. A lucrat cu regizori ca Louis Malle, Philippe de Broca, Claude Chabrol, Maurice Pialat, René Clément, a jucat cu parteneri ca Belmondo, Jean Yanne, Michel Piccoli, Charle Bronson. De la toți și de peste tot a învățat, îmbogățindu-și mereu zestrea naturală. Și de aceea astăzi poate spune mulțumită:

— Nu sînt vedetă, sînt actriță.

I. Siomin



CHIMIE

Vom extrage petrol din aer?

Pământul expulzează anual în atmosferă miliarde de tone de bioxid de carbon. Cea mai mare parte a acestui gaz rezultă din activitatea cotidiană a

ar fi, evident, o cale lungă și întortocheată, dar nu imposibilă în condițiile progresului științifico-tehnic modern. Încet s-ar putea prea bine ca, într-o



O sursă importantă de bioxid de carbon

omului. O parte mai mică provine din erupțiile vulcanice.

Acestea sînt principalele surse de poluare a atmosferei. Cel mai bun antidot — dacă ne putem exprima așa — al acestui factor poluant, tot mai amenințător, îl constituie, se știe, zonele verzi. Dar în momentul de față ele nu fac față decît unei cantități minime de bioxid de carbon, mai exact consumă abia 10 la sută din valoarea lui totală. O relație care amenință să devină și mai îngrijorătoare.

Specialiștii în diverse domenii au atras de mai multe ori atenția că sporirea continuă a concentrației bioxidului de carbon în atmosferă ar putea conduce la o supraîncălzire a globului, datorată așa-numitului efect de seră, la o creștere a nivelului oceanului mondial etc. Așa s-ar putea într-adevăr lucrurile dacă omenirea n-ar interveni conștient sau mai puțin conștient în circuitul bioxidului de carbon în natură. Dar, după cum știm, această intervenție se face și ea tot mai mult simțită.

Dezvoltarea industriei și transportului a dus în ultimii ani la poluarea bio și troposferei cu un număr infinit de particule de praf. Reflectînd razele solare, aceste particule diminuează acțiunea efectului de seră și, în felul acesta, întîrzie posibilitatea supraîncălzirii Pământului. În consecință, în următoarele două-trei decenii influența torentului de bioxid de carbon din atmosferă ar urma să scadă și ea în mod corespunzător. Ceea ce nu înseamnă, însă, că în absolut cantitatea de bioxid de carbon nu va continua să crească.

În fața acestei realități, specialiștii s-au întrebă cum să-i găsească și laturile pozitive. Căci au făcut următorul raționament. Vor trece sute de ani și, treptat, resursele naturale de țitei, gaz și cărbune vor sărăci. Atmosfera terestră ar putea deveni atunci un minunat zăcămint de carbon.

Intr-adevăr, din punct de vedere chimic, bioxidul de carbon este în primul rînd un carbon, deci și materia primă pentru obținerea țiteiului. Calea de la bioxidul de carbon pînă la petrol

bună zi, în căutarea de noi surse de materii prime, omul să adopte calea extragerii țiteiului din atmosferă, găsind și mijloacele de realizare, pe scară largă, a sintezei țiteiului din bioxid de carbon. Calea spre țiteiul din „cer“ va impune, însă, rezolvarea prealabilă a unei probleme complexe și deocamdată insolubile. Anume găsirea unei metode raționale de extragere a bioxidului de carbon din uriașe mase de aer.

Astăzi sînt cunoscute cîteva procedee fizice și chimice care ar putea fi folosite pentru obținerea țiteiului din atmosferă ca, de pildă, înghețarea și separarea bioxidului de carbon cu ajutorul unui sistem de membrane poroase. Iată cum descrie această posibilă metodă specialistul sovietic V. Tiskovski. Aerul cu un conținut bogat de bioxid de carbon ar fi tratat, după uscare în condiții speciale, cu amoniac gazos. Din reacția dintre cele două părți ar rezulta carbonat de amoniu. Pulberea cristalină ar putea fi apoi ușor separată, prin procedee mecanice, de componentele gazoase. Această operație ar face-o separatoare centrifuge de unde aerul, eliberat de bioxidul de carbon, s-ar întoarce în atmosferă.

Etapa următoare ar cuprinde separarea bioxidului de carbon din carbonatul de amoniu — compus termolabil — care, sub influența căldurii, se descompune ușor în amoniac și bioxid de carbon. Viitorii chimiști ar găsi apoi ușor soluțiile care să excludă reversibilitatea reacției. În acest caz amoniacul ar fi folosit și a doua oară, iar bioxidul de carbon ar fi supus în continuare prelucrării. Din acest moment bioxidul de carbon ar putea fi socotit un semifabricat potențial pentru sinteza țiteiului. Dar, pentru a putea fi realmente transformat în petrol, el ar trebui descompus în oxid de carbon și oxigen. Această reacție ar putea fi și azi realizată, dar cu un consum mare de energie.

Conversiunea bioxidului de carbon în oxid de carbon ar mai putea fi realizată și în reactoare atomice. La temperaturi înalte — pînă la 5000 de grade Celsius — în prezența unui catalizator. După care oxidul de carbon ar deveni o bază „palpabilă“ pentru extragerea țiteiului din atmosferă.

BIOLOGIE

O acțiune extraordinară asupra organismului

Ultimul număr al unei importante publicații științifice occidentale scria

următoarele: „Toată lumea știe că nu există un medicament minune și că Panaceul nu era decît un mit...Și totuși, curînd vom putea lua o capsulă care ne va ocroti organismul împotriva stress-ului și a oboselii, ne va spori potențialul intelectual și capacitatea de efort, ne va stimula metabolismul, va avea un efect antiinflamator și antihipertensiv și va face să crească speranța noastră de viață“.

Acum cîțiva ani, doar enunțul tuturor acestor proprietăți terapeutice însumate într-un singur produs farmaceutic ar fi fost desigur de ajuns ca să-l discrediteze definitiv, iar pe producătorii lui să-i facă suspecti de șarlatanie. De atunci, însă, un lung șir de experiențe au confirmat strălucit virtuțile plantei asiatică jenshen (despre care am mai amintit dealtfel în paginile noastre), așa încît o cunoscută firmă elvețiană și alta franceză au trecut la elaborarea metodelor de extracție industrială a principiilor active ale plantei.

E adevărat, Europa a început să cunoască jenshenul încă de pe vremea lui Marco Polo. În relatarea călătoriei sale din anul 1274 intrepidul venețian a descris proprietățile atribuite acestei plante în China. Pentru prima oară, jenshenul a fost adus, însă, în Europa de niște negustori olandezi, în anul 1610, iar în 1697 el a făcut obiectul unei dezbateri la Academia de Științe din Paris... Dar jenshenul a început să fie studiat pe baza unor metode rigurose științifice abia acum vreo zece ani și anume de profesorul I. I. Brehman, directorul Institutului de substanțe biologice active din Vladivostok. Rezultatele cercetărilor sale, confirmate de atunci de multe alte studii, lasă să se întrevadă pentru jenshen un viitor extrem de promițător.

Primele experiențe ale prof. Brehman, făcute pe șoareci și șobolani, au dovedit, de pildă, că jenshenul sporește simțitor capacitatea de supraviețuire



Nu există un medicament minune și totuși...

și adaptare a acestor animale la diverse situații de stress. Șoareci albi aruncați într-un vas cu apă au plutit timp de nouă minute înainte de a se lăsa la fund din cauza epuizării. Alți șoareci, identici, cărora li se administrase cu o oră înainte un extract de jenshen au supraviețuit mai bine de 12 minute. Repetată de sute de ori, experiența a dovedit că jenshenul conferea, în medie, șoarecilor o creștere de 34 la sută a rezistenței lor. Cifre comparabile au fost obținute și la o altă testare, în cursul căreia șoarecii au fost plasați într-o ladă prin fundul căreia trecea curent electric și avînd o singură cale de scăpare: o sfoară care străbătea lada de sus în jos cu o viteză de șase metri pe minut. Șoarecii se cățarau pe sfoară pînă la epuizare, după care cădeau pe podea fără a mai încerca să evite descărcările electrice. Cei cărora li se administrase o doză de 0,1 ml de extract de jenshen de fiecare 20 g de greutate corporală izbuteau să se cațere pe funie timp de 40 de minute. La o doză dublă rezistau și 50 de minute. Animalele martor, cărora li se făcuse numai o injecție de ser fiziologic fără extract de jenshen, nu rezistau în medie mai mult de 27 de minute. De asemenea, prof. Brehman și colaboratorii săi au dovedit că jenshenul stimula și activitatea cerebrală a șoarecilor.

Rămînea să se dovedească dacă aceste rezultate erau valabile și pentru om. Lucru pe care l-a demonstrat cunoscutul gerontolog sovietic M. A.

Știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința

Medvedev — făcînd apel la două grupe de ostași tineri (22 și 23 de ani) specializați în transmiterea de mesaje cifrate. Ostașii din grupa A au absorbit extract de jenshen într-o soluție de cîteva centimetri cubi de alcool, celor din grupa B nu li s-a dat decît aceeași cantitate de alcool, după care subiecților li s-a cerut să transmită textul cifrat cît mai repede cu putință. Ostașii care au absorbit extractul de jenshen au făcut mult mai puține erori în transmiterea mesajelor decît cei din grupa B. Prof. Brehman a reluat aceeași experiență cu corectori, iar rezultatele au fost aproape identice. Corectorii cărora li s-a administrat extract de jenshen au citit textele ceva mai repede decît ceilalți (un spor de 12 la sută în viteză) și au lăsat să le scape cu 51 la sută mai puține greșeli de culegere decît ceilalți.

Nu trebuie să se creadă, însă, că jenshenul ar fi un excitant, ca atîtea alte stimulente chimice ale sistemului nervos. El nu provoacă nici oboseală, nici scăderea capacității de muncă în orele sau zilele următoare. După cum arată prof. Brehman, o singură doză de jenshen duce la sporirea capacității de muncă timp de cîteva zile; efectul este cu atît mai evident, cu cît subiectul e mai obosit. Această ameliorare a „tonusului“ este mai ales vădită la bolnavi, convalescenți și bătrîni.

Jenshenul are apoi acțiune antiinflamatorie. Aplicat sub formă de unguent pe locul unei inflamații sau injectat înainte ca inflamația să fie provocată (pe o ureche de iepure, de pildă), el atenuează simptomele și grăbește vindecarea.

În hipertensiune coboară tensiunea arterială, în hiperglicemie contribuie la scăderea coeficientului de zahăr din sînge, după cum are efecte salutare în tratarea maladiilor sistemului nervos central și în stările depresive... Încît se crede că jenshenul va marca cel mai important aport adus de medicina orientală medicinei moderne, mai important chiar decît acupunctura.

EXPERIMENTARI

În același timp cosmonauți și acvanauți

Opt cosmonauți sovietici, dintre care patru au mai îndeplinit misiuni spațiale, urmează acum un antrenament intens în vederea realizării proiectului „Soiuz-Apollo“ din vara anului 1975. Alexei Leonov (Voshod-2) și Valeri Kubasov (Soiuz-6) — în fotografia noastră — se pregătesc împreună cu alte trei echipe de rezervă atît pentru eventualitatea unei aterizări, cît și pentru aceea a unei amerizări.

Dealtfel încă cosmonauții pentru „Vostok“, prima navă cosmică din lume, au fost pregătiți și pentru amerizare, deși acest vehicul cosmic era prevăzut numai pentru aterizare.

Amerizările au intrat apoi în mod obișnuit în programul de pregătire al echipajelor de pe „Soiuz“, cu toate că, la fel ca în cazul precedent, programul lor de reîntoarcere pe Terra era



I-au ceăat nervii
Desen de V. Spelnikov

tehnica
tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica
tehnica tehnica tehnica



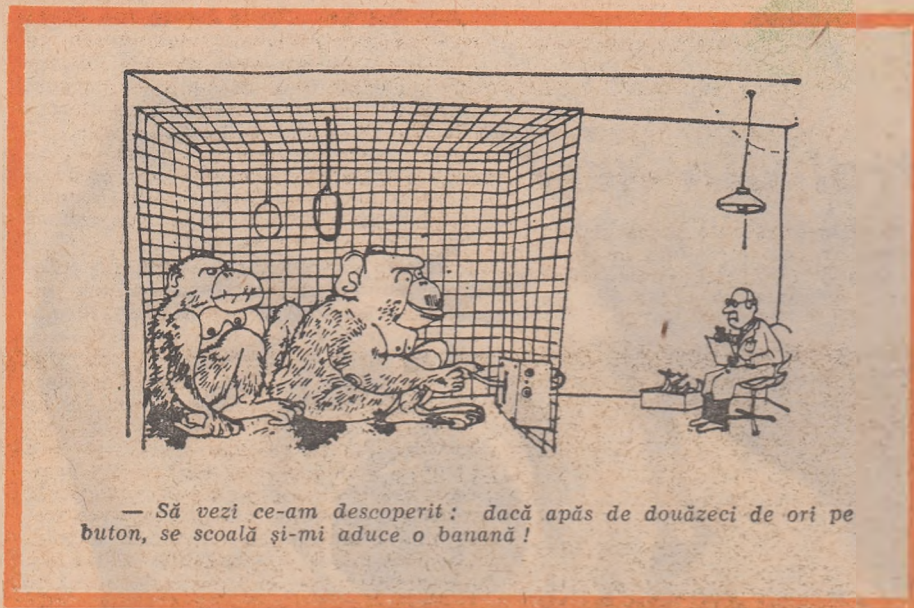
conceput în special pentru aterizarea pe teritoriul U.R.S.S. Navele „Soiuz” sînt astfel singurele vehicule cosmice



care pot deopotrivă ameriza și ateriza. Navele „Apollo” sînt construite exclusiv pentru a lua contact, la înapoieră pe Pămînt, cu suprafețe lichide. Deși au o greutate de 6,45—6,65 tone, navele de tip „Soiuz” își pot încetini, grație aprinderii unor rachete de frinare, într-o asemenea măsură desprinderea de pe orbită (pînă la doi-trei metri pe secundă), încît să coboare lin atît pe pămînt cît și pe o mare agitată. Savanții sovietici au izbutit pentru prima oară asemenea coboriri amfibii ale unor corpuri cosmice cu prilejul stațiilor interplanetare „Zond-5” și „Zond-6”. Amîndouă aceste stații au înconjurat, în toamna lui 1968, Luna. „Zond-5”, de fapt o cabină fără echipaj de tip „Soiuz”, a amerizat în cele mai bune condiții în Oceanul Indian, la 32 grade și 38 minute latitudine sudică și 65 grade, 33 minute longitudine estică (unde a fost luată la bord de o navă sovietică care o aștepta), în timp ce „Zond-6” a aterizat la punctul planificat pe teritoriul U.R.S.S.



— Măsuri împotriva poluării aerului? La noi se fumează numai figări cu filtru...



— Să vezi ce-am descoperit: dacă apăs de douăzeci de ori pe buton, se scoală și-mi aduce o banană!

ELECTRICITATE

Problema nr. 1:
sursa de energie

„Cum nu poate primi energia, ca tramvaiele, de la stații fixe prin intermediul unor conductoare aeriene sau subterane tot fixe, automobilul electric, care circulă ici-colo fără nici o piedică, în voia conducătorului, este obligat să se alimenteze de la baterii de acumuloare, a căror viață scurtă trebuie întreținută prin vizite repetate la stații binevoitoare, care-i redau forța și sănătatea.” Numai stilul citatului de mai sus, scris acum 77 de ani, s-a demodat, conținutul însă i-a rămas perfect valabil. Automobilul electric continuă să ridice aceleași probleme: autonomie restrînsă, necesitatea de a reîncărea acumuloarele cu plumb, pentru „a face plinul” de energie electrică. Evident, acumuloarele din 1973 au făcut mari progrese față de strămoșii lor din 1896. Cantitatea de energie electrică pe care o inmagazinează sub formă de reacție chimică reversibilă — sau energia masică, cum o numesc specialiștii — atinge astăzi 45 wați-oră de fiecare kilogram, iar limita realizabilă în practică se situează pe la 60 Wh/kg.

viteză și autonomie compatibile cu circulația urbană) decît dezavantajele, iar acumuloarele ar putea fi schimbate și reîncărate în garajele întreprinderilor care le-ar utiliza. În timp ce pentru particulari ar trebui să existe o rețea de stații, cum sînt cele de aprovizionare cu benzină. Peste tot în lume se fac deci cercetări și experiențe cu vehicule inzestrate cu acumuloare cu plumb. Au și început să fie puse la punct prototipuri de autoutilitare. Concomitent se lucrează la realizarea unei surse de electricitate ușoare și cu performanțe superioare. În momentul de față se află în centrul atenției trei tipuri de generatoare: pilele cu aer-zinc, pilele cu combustibil și cele cu sodiu-sulf, care au toate o energie masică mai mare decît acumuloarele cu plumb, respectiv 100, 150 și 307 Wh/kg. Ceea ce înseamnă că autonomia automobilelor ar crește de 2, 3 și 6 ori față de cele aflate în funcțiune astăzi și că ele ar putea intra atunci în competiție cu ruda lor cu benzină. Principiile celor trei tipuri de gene-



Autoplatformă care poate transporta 250 kg

Cu toate acestea, performanțele acumulatorului rămîn extrem de modeste în comparație cu acelea ale benzinei, care conține 2 000 Wh în fiecare litru (cît un acumulator de 50 kg). Avînd în vedere că un automobil electric are nevoie de o putere de cel puțin 10 kW, acumulatorul lui ajunge la 250—300 kg și-i permite să străbată numai 100 km cu 40—60 km/oră. Problema nr. 1 rămîne deci o sursă de energie mai ușoară și cu performanțe superioare. Și totuși mulți specialiști sînt de părere că automobilele electrice pot fi utilizate de pe acum pentru livrarea laptelui și pînii, adunarea corespondenței, gunoaielor etc. în marile orașe. Dat fiind primatul preocupărilor ecologice, defectele acumuloarelor pot și trebuie să fie acceptate, afirmă ei. În „flote” specializate, automobilele electrice și-ar manifesta mai mult avantajele (fiind nepoluante, tăcute, avînd o

ratoare nu sînt noi, întrucît au fost descoperite încă în a doua jumătate a secolului trecut. Dar de la ecuațiile de bază și descrierea fenomenelor pînă la un generator puternic, gata de utilizare, calea e lungă, după cum o demonstrează îndeosebi pila cu combustibil: primul model de laborator a fost construit în 1839, dar studiile au fost re-luate abia în 1935. Pînă la urmă preferințele s-au oprit asupra combinației hidrogen (pentru anod) și aer (pentru catod), deoarece rezervorul de energie primară (hidrogenul) și generatorul de energie utilizabilă de motor (curentul electric) sînt separate, ca la automobilul cu motor termic. Pila nu trebuie încărcată electric, ci reprovizionată cu hidrogen, așa cum se umple cu benzină rezervorul automobilelor. Două kilograme de hidrogen comprimat în două butelii de 40 kg fiecare ar ajunge pentru un parcurs de 250 km cu o viteză

de 80 km pe oră. Dar pila cu hidrogen și aer mai are de rezolvat două probleme spinoase: costul prohibitiv și securitatea reclamată de hidrogenul comprimat. Soluționarea celei dintîi este prevăzută pentru următorii trei-cinci ani, iar pentru stocarea fără pericol se pun mari speranțe în hidruri, compuși care au proprietatea de a absorbi hidrogenul gazos în cantități mari și de a-l elibera îndată ce sînt încălziți puțin. Cele două kilograme de gaz necesar pentru a parcurge 250 km ar putea fi inmagazinate în numai 16 kg de hidrură de litiu sau, în cazul cel mai rău, în 50 kg de hidrură de titan. Dintre celelalte cupluri electrochimice, cel mai interesant pare momentan cuplul aer-zinc, deși nu a servit decît la construirea unor pile de 6 kW cărora trebuie să li se asocieze un acumulator, pentru a asigura puterea mare necesară la demarare. Dar absența catalizatorului promite pile la prețul acumuloarelor cu plumb, așa încît cercetările continuă cu asiduitate. Necesitatea reîncărcării și autonomia mai mică le plasează totuși în urma celor cu hidrogen-aer, față de care rămîn doar cu avantajul ieftinătății. În fine cuplul sodiu-sulf este prevăzut a intra în scenă în deceniul viitor. Sodiul este un metal extrem de periculos, care explodează în contact cu apa, iar pila funcționează la 300 de grade. Dar cercetătorii nu se dau bătuti, pentru că numai această pilă va putea rivaliza cu motorul termic și în afara orașelor, pe șosele și autostrăzi.

LOGICA

Micul dejun

Nu spunem, desigur, nimic nou afirmînd că gîndirea logică și utilizarea cunoștințelor pe care le-am dobîndit cîndva pot juca un rol important chiar și în viața de toate zilele, simplificîndu-ne, de exemplu, problemele de gospodărie, ca în cazurile de mai jos.

1. Să ne imaginăm că ne pregătim de micul dejun, la care obișnuim să mîncăm trei felii de pîine prăjită. Dar pe aparatul de prăjit electric intră numai două felii dintr-o dată. Instinctiv procedăm în modul următor: așezăm două felii în aparat, le ținem un minut pe o parte (conform instrucțiunilor), le întoarcem pe cealaltă parte și le lăsăm încă un minut. Repetînd întocmai operația cu a treia felie de pîine, rezultă că avem nevoie de patru minute pentru a ne prăji pîinea. Există, însă, o modalitate de a realiza același lucru în trei minute. Iar un minut contează cînd te pregătești să pleci la serviciu.
2. Am terminat cu pîinea și ne-am instalat la masă. Vrem să bem cafea cu puțin lapte. Dar abia am apucat să turnăm cafeaua fierbinte în ceașcă, că sună telefonul. Ce să facem înainte de a răspunde, dacă vrem să bem cafeaua cît mai caldă: să turnăm laptele pe loc sau abia după ce terminăm convorbirea?

RĂSPUNS

1. Așezăm două felii în aparat. După un minut o întoarcem pe prima, dar pe a doua o îndepărtăm și în locul ei o punem pe a treia. După încă un minut cea dintîi e gata; în locul ei o introducem pe a doua, care se prăjește pe o singură parte. Concomitent o întoarcem și pe a treia. În felul acesta, toate cele trei felii de pîine vor fi prăjite după numai trei minute.
2. Pentru a găsi soluția corectă, să ne amintim noțiunile de fizică. Laptele trebuie turnat peste cafea înainte de a ne ridica de la masă pentru a răspunde la telefon, deoarece viteza cu care se răcește un corp este proporțională cu diferența de temperatură dintre corpul încălzit și aerul înconjurător. Turnînd laptele imediat în cafeaua fierbinte îi coborîm, ce-i drept, puțin temperatura, dar tocmai de aceea îi încetînim răcirea în timpul absenței noastre.

VENEZUELA

Insule de fier într-o mare de petrol

Evident, Venezuela este o țară foarte interesantă nu numai pentru că este alcătuită din insule de fier care plutesc pe o mare de petrol, ci și din multe alte motive. La țărmul ei a aruncat ancora, la 1 august 1498, caravela lui Cristofor Columb și pe o insulă de lângă coastă a fost construită, doi ani mai târziu, cea dintâi așezare a europenilor în America de Sud. Numită Noua Cadiz, așezarea a fost ulterior distrusă de un cutremur.

Istoria țării a consemnat nenumărate evenimente dramatice, dar și aureolate de romantism. Generalul Si-

iar la 10 trebuia să înceapă sesiunea Uniunii interparlamentare. Cîteva dintre noi au început, dar, să-și răsfășoare însemnările în vederea acestui eveniment. Eu mi-am scos carnetul în care îmi notasem la Moscova principalele informații despre țara spre care ne îndreptam cu o viteză de circa o mie de kilometri pe oră. Ca de obicei în asemenea ocazii, îmi însemnasem în primul rînd, chiar dacă sumar, cele mai importante fapte, nume, cifre...

Situată între Marea Caraibilor și ecuator, Venezuela se învecinează cu Columbia, Brazilia și Guyana. Are

„Orașul primăverii eterne“, întrucît are o climă mult mai bună decît în vîi, că abundă în parcuri, monumente și clădiri impunătoare. Poate că de aceea la Caracas locuiește circa o cincime din întreaga populație a țării.

Caracasul ne-a uimit într-adevăr; e un oraș ultramodern, de tip american, cu străzi largi — care ba coboară în tuneluri, ba se înghesuie una peste alta în viaducte cu un nivel sau două — cu zgirioare ornate cu marmură, material plastic și aluminiu și cu parcuri umbroase, încărcate cu flori neobișnuit de frumoase.

Dar Venezuela e și o țară cu viitor. Are bogății inepuizabile. În secolul trecut omenirea a fost călăuită de legendele despre bogățiile Eldoradoului. Ei bine, Eldoradoul e acolo, în Venezuela. Mangan, diamante, azbest, nichel, cărbuni, mercur, fosfor. Și ce păduri! Ca să nu mai vorbim de bogățiile pe care le poate da un pescuit bine organizat. Căci Marea Caraibilor are de toate, de la ton și sardele, pînă la crevette și homari. Și să nu uităm agricultura, întrucît pămîntul este fabulos de fertil, iar



— Ce ai dragă, de ce mă presari cu sare?

Cum rezistă tubu la deshidratarea organismului? Cu ce se hrănesc? Ce le dă fantastica rezistență, căci nomazii fac în mod obișnuit o călătorie de 80—90 km prin deșertul de piatră, unde temperatura coboară numai rareori sub 45° la umbră? Erau numai cîteva din întrebările la care urmau să caute răspuns specialiștii. Dar lista enigmelor care învăluie modul de viață al acestei populații e lungă. Tubu sînt longevivi. Ei își păstrează dinții pînă la adînci bătrîneți și beneficiază de o mortalitate infantilă neobișnuit de redusă pentru Africa.

Tubu sînt foarte bine clădiți. Au trăsături fine: nas drept, buze frumoase, ochi ageri. E adevărat, însă, că din cauza permanentelor mușcături ale unor musculițe care-i chinuiesc zi și noapte, albul ochiului este mai tot timpul congestionat, în special la copii.

Expediția belgiană și-a instalat tabăra principală în mica localitate Bilma. Tubu vin acolo după sare, pe care apoi o transportă cu cămile în țările de la sud de Sahara.

Specialiștii au stabilit ușor contactul cu tribul. Iar după ce pilotul unui mic avion al expediției a invitat patru căpetenii tubu să facă o plimbare cu avionul, relațiile dintre nomazi și belgieni au devenit chiar prietenești.

Medicii au luat pentru analiză sînge — circa 400 de probe, pe care le-au vîrît imediat în frigider. Dieteticienii au studiat atent hrana tribului. Cu acest prilej au avut cercetătorii primele surprize. Un proverb local spune: „Un nomad tubu se mulțumește cu o curmală pe zi; dimineața mănîncă pielea fructului, la prînz miezul, iar seara simburile“. Și proverbul nu e departe de adevăr. Căci meniul tribului, care e același în tot cursul anului, e alcătuit dintr-o băutură tare preparată dintr-



Vedere din Caracas

mon Bolivar, născut și crescut la Caracas, a condus lupta poporului său și a eliberat de sub stăpînire spaniolă nu numai Venezuela, ci și Columbia, Ecuadorul, Bolivia... Căci Venezuela a fost dintotdeauna bogată nu numai în fier și petrol, ci și în oameni dirzi.

Parisul — unde dormisem o noapte în așteptarea cursei transatlantice — ne primise cu o vreme umedă și rece. Zburam cu un avion al companiei „Air France“ pe o rută lungă chiar pentru un aparat cu reacție. Amabil, echipajul încerca să-i dispună pe călători. Pe un ecran se succedau secvențele unui film muzical în culori. Dacă voiam să-l urmărim, trebuia să ne punem la urechi niște căști, să apăsăm pe un buton și să auzim glasul actorilor. În caz că filmul nu ne interesa, puteam apăsa pe un alt buton și asculta muzică de Bach. Iar dacă cumva în ziua aceea n-aveam chef de Bach, un alt canal ne oferea muzică de jazz; al patrulea buton ne delecta cu „cîntece de pahar“, un al cincilea cu muzică „avangardistă“. În sfîrșit, se putea asculta și muzică pop sau, în cel mai rău caz, „muzică de adormit“, căci există și o asemenea muzică.

Dar noi n-aveam chef de muzică și de somn; urma să ajungem la Caracas la 6 dimineața, ora locală,

912.050 km², în care sînt incluse și cele 72 de insule din Marea Caraibilor. Și numai 10.398.907 de locuitori.

Apoi urma de cîteva ori superlativul „cel mai...“ Cel mai lung fluviu, Orinoco, unul dintre cele mai mari din lume, care furnizează Atlanticului 18.000 metri cubi de apă pe secundă. Cel mai înalt vîrf: Bolivar, care are peste 5.000 m. Cel mai mare lac — unul dintre cele mai întinse din America Latină — Maracaibo, cu o suprafață de circa 13.000 km², în care se varsă 35 de riuri. Cea mai mare cascadă din lume — Angel — de 20 de ori mai înaltă decît Niagara.

Populația este alcătuită în proporție de 25 la sută din albi, 60 la sută creoli și mulatri, 8 la sută negri și 7 la sută indieni. Aproape jumătate din locuitori au sub 15 ani; circa un sfert — între 15 și 29 de ani. Natalitatea — 4,33 la sută, mortalitatea — 0,64 la sută. „Contingentul activ al populației“ (există un astfel de termen în statistică) însumează 3.103.997 locuitori. Școlile elementare sînt frecventate de 1.625.654 elevi, cele medii de 251.564 elevi, iar institutele de învățămînt superior de 63.260 studenți.

Natura Venezuelei e foarte diversă — de la jungla ecuatorială pînă la zăpezile veșnice din Anzi. Circa jumătate din teritoriul țării este acoperit de păduri, cealaltă jumătate, pe platourile înalte, e îmbrăcată aproape în întregime cu ierburi. E celebra Mare savană. Numai doi la sută din suprafața țării este lucrată. Jungla mișună de animale sălbatice: pume, jaguari, ciini sălbatici, șase specii de maimuțe, tapiri, aligatori, boa constrictori, anaconde, broaște țestoase. Suprafețe imense sînt nepopulate.

Principala bogăție a Venezuelei, petrolul, reprezintă peste 90 la sută din exporturile ei. Venezuela se situează pe locul trei în lume, după S.U.A. și U.R.S.S., în extracția de petrol și pe locul întîi în materie de export...

În sfîrșit acele ceasornicului au ajuns în dreptul orei 5,40. Era o dimineață care arbora culori trandafirii și violete. Avionul a virat brusc deasupra munților îmbrăcați în păduri care coboară pînă aproape de plaja aurie, după care s-a îndreptat spre fisia îngustă de beton a aeroportului.

În ciuda orei matinale, autostrada care duce spre oraș și urcă mult, căci Caracasul se află la peste 2.000 m altitudine, era foarte animată. Chiar pe drum am aflat că frumoasa capitală a Venezuelei e supranumită

riurile au un debit foarte bogat. Numai bazinul fluviului Orinoco are o suprafață de 948.000 km². Uriașul fluviu e supranumit Mama Venezuelei. Țăranii cultivă mei și orez, grîu și cartofi, banane și cacao, cafea și trestie de zahăr... Venezuela este, sigur, o țară cu mari perspective industriale. Dealtfel de pe acum industria furnizează 40 la sută din producția globală a țării — împrejurare care o situează pe locul întîi în America Latină.

I. Jukov

NIGER

Tubu, campioni la rezistență

Locuiesc în inima Saharei, pe platourile secetoase Tibesti și Tenere, unde nu există nici măcar nisip, căci vîntul pirjolitor îl spulberă. Într-un peisaj senelar: cratere, piatră, nici urmă de viață. Cea mai apropiată oază, cu numai treizeci de curmali, se află la 300 de kilometri depărtare.

Și totuși tribul tubu își duce viața nomadă în acest tînut așezat la hotarele dintre Ciad, Niger și Libia. După opinia unor etnografi, tubu ar fi unii din cei mai vechi locuitori ai Africii. În toamna anului trecut, o expediție internațională a pornit spre zona locuită de tubu pentru a elucida enigma originii lor.

Organizată de trei universități din Belgia, expediția n-a fost defel o plimbare. Cei 2.500 de kilometri străbătuți prin deșert au dat posibilitate savanților să se convingă pe propria lor piele că tubu locuiesc într-adevăr în condiții extreme — cu alte cuvinte la limita dincolo de care viața omului nu mai e cu putință. Nici un membru al grupului n-ar fi putut supraviețui fie și numai cîteva zile, dacă echipamentul expediției n-ar fi cuprins corturi special utilizate, frigider cu alimentare automată și mașini pentru orice teren cu aer condiționat. În sfîrșit, majoritatea medicilor, ecologilor și etnografilor aveau experiența citorva călătorii în regiuni izolate ale lumii, între care Noua Guinee și Amazonia.



Tubu își păstrează dinții pînă la adînci bătrîneți

iarbă asemănătoare cu ceaiul — pe care tubu o beau dimineața, din cîteva curmale la prînz și o mină de mei fierț aseasonat uneori cu ulei de palmier sau sos de rădăcini picante — la cină. Și asta-i tot.

Cîteva medici au însoțit, într-un „jeep“, o caravană tubu. „Din cauza oboselii eu nu mai puteam sta la volan, a relatat unul dintre medici. Dar tubu continuau să meargă cu pas egal. După ce au străbătut 40 km, pulsul și tensiunea nomazilor erau aceleași ca la plecare“.

La primul popas, nomazilor li s-a oferit o supă de carne. Dar cînd au gustat din ea, tubu au început să scuie dezgustați. Nu cunoșteau gustul cărnii. Cum pot trăi totuși fără proteine animale? E un mister.

Datele obținute în cursul expediției în Sahara vor fi, evident, studiate minuțios. Dar microscopul și analizele chimice vor putea, oare, elucida enigma uimitoarei rezistențe a acestor locuitori ai deșertului?

M. Sinevin

globul globul
globul globul globul
globul globul globul globul
globul globul globul globul
globul globul globul globul
globul globul globul globul
globul globul globul globul





Luptă de cocoși în cadrul sabantuiului, sărbătoare populară tătară
Foto: Z. Bașirov

ACUM 50 DE ANI

Primul navigator solitar

În după-amiaza zilei de 15 septembrie a anului 1923, a acostat în portul New York o mică ambarcațiune cu pinze de 10 metri lungime și 8 tone capacitate. La bordul ei se afla un singur om: **Alain Gerbault**, un tânăr francez în vîrstă de 30 de ani, primul navigator din lume care a străbătut solitar Oceanul Atlantic în 102 zile și 102 nopți.

Născut la Laval în Franța, Alain Gerbault, erou din primul război mondial (servise ca pilot pe avioane de vînătoare) și campion de tenis la toate categoriile, se pasionase din tinerețe

pitanul și-a oferit serviciile sale „echipajului” de pe „Firecrest”. Dar la bord se afla un singur om!

— S-au înecat în timpul uraganului? — s-a interesat plin de solitudine căpitanul.

— Nu, sînt singur, i-a răspuns Alain Gerbault.

Căpitanului i-a venit greu să creadă că omul sleit de puteri de pe mica ambarcațiune avusese atîta curaj.

...Și totuși Alain Gerbault l-a avut. Ba, mai mult, după un an — între 1924-1929 — a plecat să facă ocolul lumii.

F. O. Fosian

CALEIDOSCOP

Cetatea din mlaștină

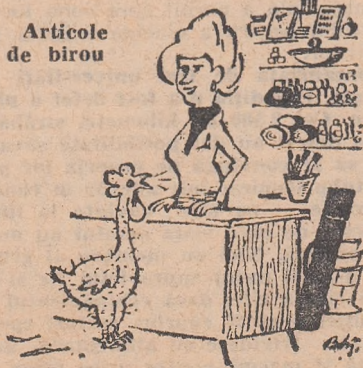
Misterioasa cetate, despre care se crede că a fost una din primele cetăți construite în nordul Siberiei, nu este menționată în nici o cronică și nici un document nu-i atestă existența. Literatura de specialitate afirmă, însă, că trebuie să se afle undeva la est de satul Berezevo.

De aceea, nu demult, un grup de studenți din Leningrad a hotărît s-o descopere și s-o readucă la lumină.

Călăuzindu-se după creștături făcute pe copaci și după alte semne stîlute de la cei mai bătrîni localnici, un pescar din localitatea Ivilsk i-a ajutat pe cercetători să ajungă la niște locuri socotite odinioară drept „locuri sfinte”.

Și, ca într-un basm, în fața ochilor studenților au apărut deodată turnurile cetății înghițite de mlaștini inaccesibile. Ici-colo se pot vedea stîlpi de pini care au rezistat eroic vitregiei timpului și un mare număr de mesteceni înfășurați în fișii mari de pinză și legați cu panglici colorate de care sînt prinse niște coarne de cerb — daruri aduse de băștinași „sfinților” care trăiau acolo.

Articole de birou



— Vă rog, aveți pene?
Desen de V. Tamaev



În rada New York-ului, la sosire

pentru navigație. Între cărțile lui preferate — opere de Baudelaire, Shelley, Tolstoi, Verlaine — se aflau și savante tratate de navigație, meteorologie, pe care le studia cu pasiune. După război și-a reluat studiile cu și mai mare intensitate. Iar cînd a socotit că e destul de bine pregătit pentru o mare aventură, la care se gîndea de multă vreme, a hotărît să traverseze Oceanul Atlantic de la Gibraltar la New York. Urma să parcurgă astfel aproape 6 000 de kilometri (3 200 de mile marine), la bordul unei ambarcațiuni fragile, numite de el „Firecrest”.

A luat startul la 6 iunie 1923. Drept distracții pentru lungul drum a luat cu el cărți de literatură de poezie, hărți, unelte de pescuit și mai ales... a hotărît să traducă din engleză un roman de Rudyard Kipling...

Primele 1 200 de mile s-au scurs fără nici un incident. Dar această situație n-a ținut mult: Alain Gerbault și ambarcațiunea lui s-au pomenit deodată în centrul unei depresii ciclonice. Două săptămîni de furtuni și uragane, de călduri toride și ploi torențiale „Firecrest” și navigatorul ei erau la discreția tuturor capriciilor oceanului. Apoi bronșita și febra l-au adus pe Alain Gerbault într-o stare de totală inconștiență. Cînd și-a revenit, a trebuit să facă o sumedenie de reparații, întrucît „Firecrest” și instrumentele de bord suferiseră avarii grele. Cabina era plină de apă. Timp de douăzeci și șase de zile și tot atîtea nopți, Alain Gerbault a muncit astfel fără răgaz la repararea tuturor stricăciunilor.

La 5 septembrie a întîlnit o navă. Că-

După descoperirea locului unde dispăruse cetatea, s-au făcut nenumărate fotografii ale ruinelor care au fost odată case. Una dintre ele a fost numită „Casa administratorului”.

Se presupune că cetatea a fost ridicată la sfîrșitul secolului XVII — începutul secolului XVIII și că era o fortăreață puternică.

Dar de ce a fost ea construită într-o regiune mlaștinoasă. Și cum arătau clădirile? La aceste întrebări precum și la multe altele numai cercetări ulterioare vor putea da un răspuns exact.

Dealtfel sînt pe sfîrșite pregătirile unei expediții care urmează să plece curînd într-acolo. Scopul expediției — la care vor lua parte istorici, arheologi, arhitecți și mulți alți specialiști — este mutarea ruinelor vechii așezări la Novosibirsk, unde vor fi expuse într-un muzeu special.

MICA ENCICLOPEDIA

Regina florilor

Trandafirul este din vremi străvechi plantă cultivată. Evident, la început n-a jucat rolul decorativ preponderent astăzi, ci a fost folosit îndeosebi ca sursă de hrană (măceșele), ca medicament și poate chiar în cosmetică. Dar, datorită frumuseții sale, și-a cucerit curînd un loc de seamă în ritualurile religioase, devenind apoi și o plantă ornamentală. Astfel cea mai veche reprezentare cunoscută de floare este un trandafir. El apare pe o medalie de argint găsită într-un mormînt din regiunea Munților Altai, căruia i se atribuie o vechime de 7 000 de ani.

Se crede că trandafirul bătut, „cu o sută de petale”, de diverse forme și culori, a fost luat de mezi din Asia Mică și dus la Babilon. Mărturii scrise, dezgropate la Ur și Akkad, atestă că regele sumerian Sargon I (circa 2 400 î.e.n.) a adus dintr-o campanie militară în care a înaintat dincolo de Munții Taurus, viță de vie, smochini și trandafiri. Dezvoltarea luată de horticultură în regiunea Tigrlului și Eufratului este confirmată și de celebrele „grădini suspendate”, amenajate în terase, greșit atribuite legendarei regine Semiramida și con-



„Trandafirul de briliant”, o capodoperă a timpurilor noastre, realizat de bijuterii moscovizi I. Nikolaev și E. Aleksakîn din platină și 1466 de pietre prețioase

struite în realitate sub Nabucodonosor în secolul VI î.e.n.

În Egipt, cultura trandafirilor a pătruns abia sub dinastia Ptolemeilor, dar întirzierea a fost compensată de o nețărmurită pasiune pentru gingașa floare. Trandafirii artificiali, confecționați din papirus și pinză, au devenit un articol de export ajungînd pînă în Grecia și la Roma. Ulterior, romanii au încercat și ei să fabrice trandafiri: în „Naturalis historia” Pliniu scrie că florile erau asamblate din talaș de lemn, vopsite și parfumate cu esență de trandafir adevărat.

Homer a pomenit doar rareori de trandafiri: pentru el uleiul extras din petalele lor era atît de prețios, încît îl rezerva doar zeilor. Mai tîrziu, în poeziile de dragoste ale lui Safo, apare epitetul pe care trandafirul și l-a păstrat pînă în zilele noastre: „regina florilor”. Din Orient, grecii au preluat nu numai cultura, ci și cultul lui. Afrodită, zeița frumuseții, trecea drept creatoarea floării. O legendă spune că, atunci cînd sîngele lui Adonis, rînit de moarte de un mistreț, s-a prelins pe pămînt, lacrimile zeiței au picurat peste el și, din amestecul lor, au răsărit trandafiri roșii. Dar Afrodită i-a înmînat trandafiri lui Hapocrates, zeul tăcerii, și ca

varia varia varia
a varia varia va
a varia varia varia v.
varia varia varia varia v.
aria varia varia varia var
a varia varia varia varia v
varia varia varia varia varia
ia varia varia varia varia va
varia varia varia varia varia



simbol al secretului, semnificație pe care și-au păstrat-o pînă în evul mediu, cînd erau sculptați în lemn sau piatră pe confesionalele din biserici și pe clădirile sfaturilor.

La romani, cultura trandafirilor a luat o amploare anormală. În odele lui, Horațiu relatează că multe liveze de pomi fructiferi și chiar lanuri de cereale au fost transformate în grădini de trandafiri. Iar Seneca descrie felurile de mîncare preparate la curtea imperială din petalele florii. Împăratul Nero se odihnea mai întotdeauna pe un pat din petale de trandafiri. Odată, cînd a pōposit lîngă lacul Bajae, a pus să se presare tot malul cu trandafiri. Heliogabal (secolul III e.n.) a mers și mai departe: el făcea baie în oțet de trandafiri cu care erau umplute bazinele peștilor. Istoricul Tacit povestește cum, după o bătălie, împăratul Vitellius a inspectat cîmpul de luptă, de pe care cadavrele nici nu fuseseră ridicate, pe o cale presărată cu trandafiri și lauri.

În secolele VIII—X arabii au încercat să cultive în Europa soiuri noi de trandafiri. Dar progresele au fost lente. În evul mediu nu au existat grădini decît pe lîngă mănăstiri și la curțile nobililor. Documente scrise amintesc din nou trandafirul ca plantă ornamentală în secolul XV. Dar după Renaștere el a căzut iarăși în dizgrație, căci epoca barocului i-a preferat laleaua. Abia în secolul XIX, după introducerea unor varietăți asiatice, a revenit la mare cinste și și-a cîștigat treptat importanța culturală și materială de care se bucură astăzi nu numai în Europa, ci în toată lumea.

OASPEȚI NEPOFTIȚI

Moș Martin ia avionul

De mai mulți ani locuitorii orașului canadian Churchill, de pe litoralul Golfului Hudson, au început să se întîlnească pe fîrm cu urși albi, care se adună în zona aceea spre toamnă, în drum spre locurile de vînătoare din timpul iernii. Infometate, animalele sînt atrase aproape magic de groapa de gunoi a orașului unde consumă cu un neîntrecut apetit resturile menajere. La început urșii erau circumspecți, dar cu timpul s-au obișnuit atît de bine cu prezența omului, încît au prins să spargă geamurile cu labele. Puși în această situație, locuitorii orașului au început să se întrebe cum să scape de oaspeții nepoftiți, vînătoarea fiind interzisă. Într-adevăr, „Asociația mondială de protecție a animalelor” a reamintit că urșii albi sînt animale pe cale de dispariție și că pe întreg globul sînt acum mai puțin de 6 000 de exemplare.

Au fost folosite atunci niște gloanțe speciale umplute cu un somnifer. Astfel „împușcate” animalele așteptau, după care erau transportate în cuști speciale care, la rîndul lor, erau încărcate într-un avion.

În felul acesta urșii erau duși în tundra și puși în libertate la 400 de kilometri de Churchill.

După numai două săptămîni, însă, oaspeții se întorceau în oraș. Cum de-au izbutit să reconstituie cu atîta exactitate drumul înapoi nu se poate spune încă. Oricum, locuitorilor orașului nu le-a mai rămas decît o alternativă: fie să apeleze la mijlocul cel mai simplu, dar prea expeditiv, fie să transporte insistenții mușafiri, tot pe calea aerului, dar de astă dată în Groenlanda.

CASA PRIETENIEI ROMÂNNO-SOVIETICE — BUCUREȘTI

PROGRAMUL MANIFESTĂRILOR în perioada 7—13 septembrie 1973

- Vineri 7 septembrie, ora 19:** Ciclul: „Conștiința și etica civilizației socialiste”. Puncte de vedere: „Pe coordonatele disciplinei sociale”. Va vorbi dr. Georgeta Dan Spinoiu, cercetător științific principal la Institutul de psihologie. „Un nu hotărât climatului de toleranță”. Va vorbi Dumitru Popescu, procuror-șef al Procuraturii Municipiului București. „Exigențele civilizației socialiste”. Va vorbi dr. George Antoniu, redactor-șef al revistei „Studii și cercetări juridice”. Interviu va fi luat de Sorin Holban, ziarist. Urmează filmul documentar „Să treacă vara” și un film artistic.
- Sâmbătă 8 septembrie, ora 19:** Ciclul: „Omul, legea și societatea”. Puncte de vedere: „Democrația socialistă și promovarea valorilor sociale”. Va vorbi conf. univ. dr. Nistor Prisca, „Centralism și democrație în conducerea economică”. Va vorbi conf. univ. dr. Marcela Livadă. Urmează filmul documentar „Pentru o cauză dreaptă” și un film artistic.
- Luni 10 septembrie, ora 19:** Rubrica: „Coordonate ale progresului tehnic”. Puncte de vedere: „Electronica și automatizarea în evoluția tehnologică”. Va vorbi dr. ing. Dinu Buznea, director al Institutului de cercetări pentru tehnica de calcul. „Proгноza științei și a tehnologiilor”. Va vorbi dr. ing. Leonard Cazan. Urmează filmul documentar „Lunobod-1” și un film artistic.
- Marți 11 septembrie, ora 19:** Ciclul: „Artele frumoase în U.R.S.S.”. Conferința: „Pictura sovietică contemporană”. Va vorbi Gheorghe Cosma, cercetător științific la Institutul de istorie a artei. Urmează filmul documentar „Ermitaj” și un film artistic.
- Miercuri 12 septembrie, ora 19:** Ciclul: „Arhitectură și urbanism”. În dezbatere: „Creația arhitecturală și exigențele industriei”. Va vorbi conf. univ. dr. arh. Hardt Dorian, „Expresivitatea arhitecturii moderne”. Va vorbi conf. univ. dr. arh. Ludwig Staadcker, „Arhitectura și estetica contemporană”. Va vorbi lector univ. arh. Bogdan Gheorghiu. Urmează filmul documentar „Orașul și oamenii săi” și un film artistic.
- Joi 13 septembrie, ora 19:** Ciclul: „Antiteze: ateism — misticism”. Conferința: „Știința și controversa religiei în lumea de azi”. Va vorbi Nicolae Vințanu, cercetător științific la Institutul de științe pedagogice. Urmează filmul documentar „Adevărul despre Adam” și un film artistic.

UZINA MECANICĂ PENTRU AGRICULTURĂ ȘI INDUSTRIA ALIMENTARĂ GALAȚI

Bd. C. Coșbuc Nr. 256
Telefon 15830—15831 *

EXECUTĂ:

Hidrosfere 60 m.c.—100 m.c.—150 m.c.

Ridicător hidraulic monobloc în două variante

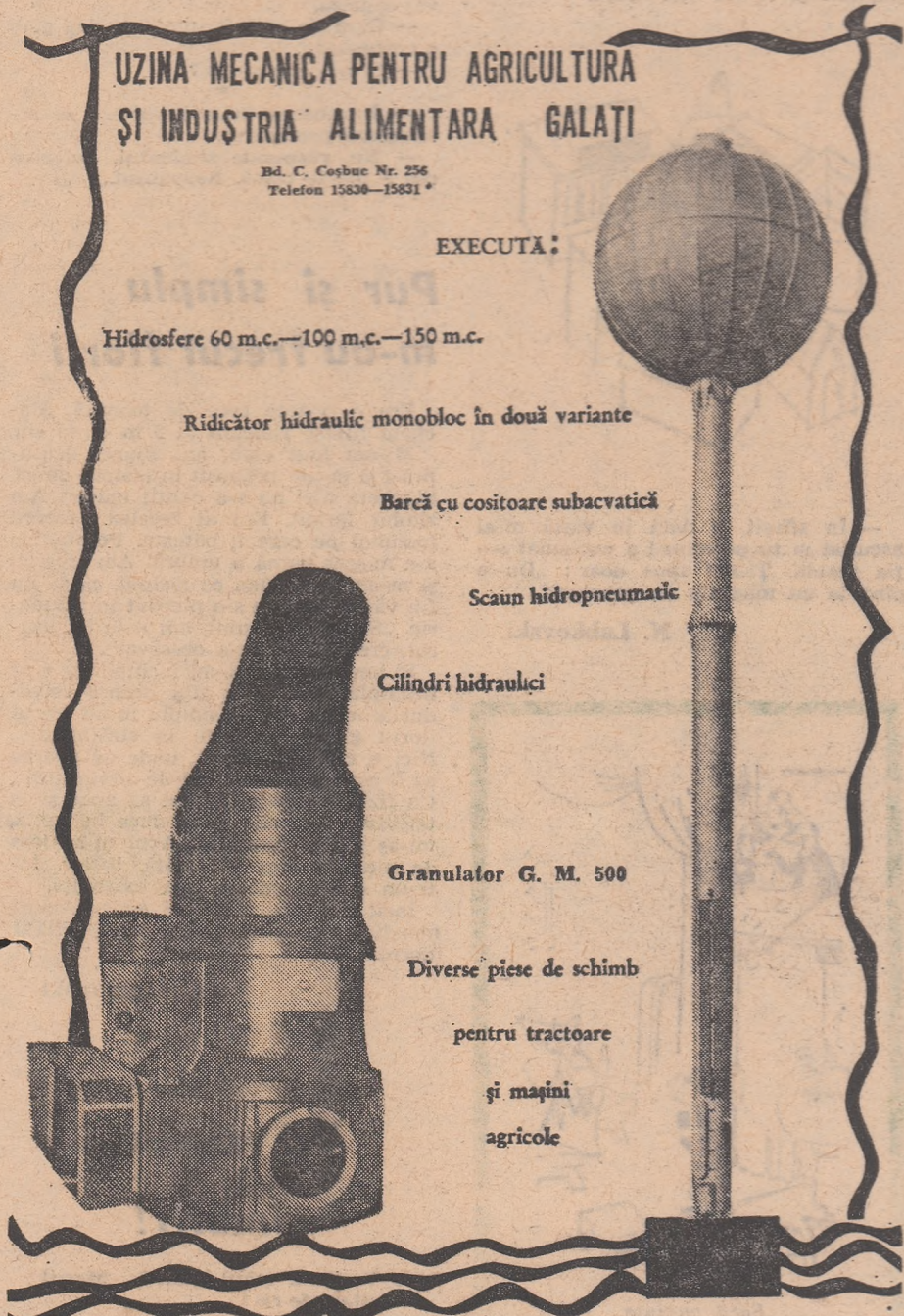
Barcă cu cositoare subacvatică

Scaun hidropneumatic

Cilindri hidraulici

Granulator G. M. 500

Diverse piese de schimb pentru tractoare și mașini agricole



LOCURI DE ODIHNĂ ȘI TRATAMENT PENTRU SEPTEMBRIE ȘI TRIM. IV 1973

Filialele de turism din BUCUREȘTI, bd. Republicii nr. 4 și 68 au pus în vânzare locuri de odihnă și tratament în următoarele stațiuni: SINAIA, PREDEAL, BUȘTENI, TUȘNAD, BORSEC, SLĂNIC-MOLDOVA, CALIMĂNEȘTI, CĂCIULATA, OLĂNEȘTI, VATRA DORNEI, SOVATA, HERCULANE, BAZNA, PUCIOASA, FELIX, 1 MAL, MANGALIA, EFORIE NORD și SUD.

De reținut faptul că în această perioadă în majoritatea stațiilor menționate se practică tarife reduse la cazare și masă.

În stațiunile SINAIA, BUȘTENI, PREDEAL, BORSEC se pot oferi bilete și pentru serii de odihnă pe o durată mai scurtă de 12 zile.

Informații suplimentare și rețineri de locuri la filialele **INTREPRINDERII DE TURISM, HOTELURI ȘI RESTAURANTE BUCUREȘTI.**

Convorbire cu tov. Traian Cănescu, director tehnic la „Electroaparataj” pe o temă de mare actualitate

Intrebare:
Tovarășe inginer Cănescu, dv. sînteți un automobilist cu oarecare vechime. După cite știm, aveți permis de conducere auto de vreo 10 ani. Puteți să ne spuneți cîteva cuvinte despre riscurile circulației rutiere?

Răspuns:
Potrivit celor mai recente statistici internaționale, numărul accidentelor auto nu se micșorează, cu toate măsurile luate pentru împiedicarea producerii lor. După părerea mea, aceasta se datorează creșterii considerabile a numărului de autovehicule care participă la circulația rutieră și indisciplinei rutiere de care dau dovadă unii conducători auto.

Intrebare:
Ce măsuri credeți că trebuie luate în continuare pentru micșorarea numărului de accidente auto?

Răspuns:
Deoarece circulația cu autovehicule nu poate fi oprită, trebuie găsite soluții pentru împiedicarea cauzelor subiective care produc accidentele de circulație, ca de exemplu: consumul de băuturi alcoolice, viteza excesivă, nerespectarea regulilor de circulație etc.

Intrebare:
Acționînd pentru lichidarea cauzelor subiective ale accidentelor auto, credeți că se poate ajunge la eliminarea lor?

Răspuns:
După părerea mea, cele mai multe accidente se pot evita dacă se reduc cauzele subiective care le dau naștere. Sînt însă și împrejurări care depășesc capacitatea omului de a evita producerea accidentelor auto. Unei astfel de întîmplări neprevăzute a trebuit să-i facă față și familia mea. Autoturismul nostru DACIA 1300, condus de soția mea, circula reglementar pe drumul național Bacău-București. Un autocamion, care circula din sens invers, a intrat brusc pe banda noastră de circulație și ciocnirea celor două autovehicule nu a putut fi evitată. Cauza producerii accidentului — ruperea oberlagului arcului roții din spate a autocamionului din cauza îmbătrînirii metalului sau a unor deficiențe de călire — este un fapt ce nu putea fi prevăzut, conducătorii auto ai camionului și autoturismului neavînd nici o vină.

Intrebare:
Pentru asemenea cazuri-limită, automobilistii nu au arme de apărare?

Răspuns:
Chiar în astfel de cazuri există instrumente sociale de apărare, dar acestea acționează asupra urmărilor accidentelor auto. Pentru urmările cazurilor de accidente auto, precizez atît pentru ceea ce dv. ați numit cazuri-limită, cit și pentru urmările cazurilor de accidente evitabile, automobilistii au la îndemînă sistemul de asigurări. Printre acestea se numără mai întîi asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă auto și, apoi, asigurarea pentru cazuri de avarii auto (cu variantele sale). Statul nostru a luat pe cale de lege măsura ca toți posesorii de autovehicule, cetățeni sau întreprinderi și instituții, să fie cuprinși în asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă pentru pagube produse unor terțe persoane prin accidente auto.

În calitate de posesor al autovehiculului care a suferit un accident, eu am avut dreptul, conform legilor în vigoare, să cer despăgubiri de la ADAS.

S-a făcut o expertiză tehnică și s-a întocmit un deviz de reparații, pe baza căruia ADAS mi-a plătit circa 55 000 de lei, reprezentînd despăgubirile pentru stricăciuni la autoturism, despăgubirile pentru soția mea grav rănită reprezentînd diferența între salariul pe care l-ar fi primit dacă nu ar fi fost accidentată și drep-

turile din asigurările sociale pe timpul cit s-a aflat în concediu medical etc.

Intrebare:
Ați fost mulțumit de activitatea desfășurată de organele ADAS?

Răspuns:
Îmi amintesc că acum cîteva ani am solicitat sprijinul ADAS la o avarie de mică importanță pe care a avut-o primul meu autoturism: pe vremea aceea lucrătorul ADAS a avut serioase dificultăți în aprecierea aspectelor tehnice ale avariei, fiind necesar să se consulte cu specialiști din cooperative. De această dată însă organele ADAS, răspunzînd cu multă promptitudine solicitării mele, au dovedit multă competență în aprecierea stricăciunilor care se produc în urma unui accident. Aceasta mi-a produs o mare mulțumire, deoarece nu a fost nevoie să pierd mult timp și energie pentru rezolvarea neplăcutei întîmplări.

Subliniez deci competența și operativitatea personalului ADAS — sucursala București. Doresc ca și alte sucursale ADAS să fie la același nivel.

Intrebare:
Ce părere aveți despre asigurările auto? Satisfac ele în măsură suficientă interesele deținătorilor de autovehicule?

Răspuns:
După cite am înțeles eu, asigurările auto, ca — dealtfel — orice asigurare, constituie operații de întraajutorare între noi, automobilistii. Dacă sîntem conștienți de aceasta este evident că vom face uz și de alte forme de asigurări auto (în afară de cea de răspundere civilă, la care sîntem toți obligați prin efectul legii), cum sînt asigurările pentru avarii, asigurările pentru caz de furt, etc. Dar este necesar ca noi automobilistii — în cazul în care avem pagube — să nu încercăm să obținem de la ADAS despăgubiri mai mari decît valoarea reală a stricăciunilor provocate de accidente.

Asigurarea nu poate fi niciodată un mijloc de îmbogățire a vreunui dintre noi pe seama celorlalți asigurați; ea este însă totdeauna o metodă de acoperire, cu sprijin colectiv, pagubele produse de diverse riscuri auto. În aceste condiții eu nu am nici o rezervă față de utilitatea asigurărilor. Cei care spun că asigurările „sînt scumpe” trebuie să se gîndească la faptul că și accidentele sînt foarte multe, iar despăgubirile sînt foarte mari.

Din moment ce asigurările auto se practică în toată lumea, din moment ce automobilistii cu experiență din întreaga lume nu concep să nu aibă mașina asigurată, nu numai pentru răspunderea de despăgubiri față de alte persoane, ci și pentru pagubele la propriul autoturism, nu vîd de ce nu așa adera la această practică socială de solidaritate în fața riscurilor.

În definitiv, asigurarea în general, nu numai asigurarea auto, face parte din standardul de viață al omului civilizat. Omul zilelor noastre care cîștigă cîștit de pe urma muncii sale trebuie să capete deprinderea de a-și asigura bunurile materiale dobîndite.

Intrebare:
Aveți eventuale propuneri pentru îmbunătățirea activității organelor ADAS?

Răspuns:
Ca în orice domeniu de activitate, și în acest domeniu sînt posibile unele îmbunătățiri. În acest sens, propun să se aducă modificări sistemului de înștiințare a organelor ADAS în cazul producerii unui accident, deoarece nu întotdeauna este posibilă înștiințarea, în termen de 24 ore. Spre exemplu, în cazul accidentelor grave produse la mari distanțe de sediile ADAS, această condiție este foarte greu, dacă nu chiar imposibil de realizat.

(Convorbire consemnată de A. Cosmou)

Fotografii se amuză



Pe onoarea mea...

Foto: M. Tatarșvili

Punctul vulnerabil

Se împliniseră două săptămâni de când îl urmăream cu multă atenție pe Kovalcikov, dar nu aveam ce să-i reproșăm. Ba nu, am greșit — cînta foarte prost la vioară.

— N-avem nici un argument serios ca să-l concediem, ne-a spus necăjit directorul administrativ. E serios, conștiincios, nu întârzie la repetiții...

— Poate-și bate soția? a întrebât dirijorul.

— Din păcate, nu, a răspuns președintele sindicatului.

— Dar ce fel de tată e?

— N-are copii.

— Ați văzut, e un om de o corectitudine ireproșabilă, a bufnit din nou nervos directorul. Da' nu cumva joacă cărți?

— Cred că nici în vis, a rîs concertmaistrul Lobzovin. Dar e nesociabil.

— Asta nu-i un motiv pentru care... Dirijorul și-a îngropat obrazul în mîini. După un minut, a oftat:

— Imposibil, trebuie să-i descoperim un punct vulnerabil. Din punct de vedere profesional e o nulitate. Trebuie să găsim o modalitate ca să-l scoatem din orchestră.

Directorul a clătinat din cap și a dat iar să răsfoiască dosarul ui Kovalcikov.

— Vă pierdeți vremea degeaba! E absolvent al Conservatorului și diploma este autentică, l-a informat dirijorul.

Directorul a continuat, însă, să răsfoiască dosarul, fluierînd „Fuga” de Bach.

În cele din urmă a rostit:
— Într-adevăr, diploma e bună, dar văd că s-a născut în ziua de șapte, luna a șaptea...

— Și ce importanță are asta? a vrut să știe dirijorul, fericit că directorul încetase să mai fluiera „Fuga”. (Directorul absolvise Institutul de științe economice).

Atunci directorul a pus dosarul deoparte și i-a explicat:

— Sigur, n-are nici o importanță. Dar, uneori, și din nimic... Va să zică, ziua cînd s-a născut e un număr fără soț. La fel și luna, și anul nașterii. Ei, și acum să ne gîndim cum am putea exploata situația asta.



— Nu! Sint foarte cuminti; nu mă deranjează deloc!...
Desen de N. Tuilenin

A doua zi directorul a dat o dispoziție prin care toți instrumentiștii născuți la date cu numere impare erau concediați.

Nimeni n-a putut obiecta nimic.

E adevărat că, ulterior, s-a constatat că violonceliștii Steț și Lohanka, cornistul Koterski și bateristul Saidak aveau și ei date de naștere cu numere impare. Concedierea lor nu l-a nemulțumit pe dirijor.

Dar, vai, pe același considerent au fost concediați și violonistul Pohmelni, altistul Rebus, bateriștii Kozakov și Zaruțki și concertmaistrul Stenkov și trombonistul Kolesnikov.

Altfel n-ar fi putut scăpa, însă, de Kovalcikov.

— Ce să-i faci! a oftat directorul administrativ. Cînd tai pădurea, cad și surcele.

Anatol Potemkovski

Auzi! Ionatane!

— Vă rog, aici locuiește Ivanov Nikolai Petrovici?

— Eu sint Ivanov.

— Bună ziua, vin din partea unchiului Sașa.

— Care unchi Sașa?

— Unchiul dumneavoastră, din Smolensk...

— Mda...

— V-am adus niște mere din partea lui.

— Și, ce-i cu asta?

— Nimic, ce să fie? Am spus că v-am adus mere, ionatane.

— N-aveți unde innopta?

— Ba da, am cameră la hotel.

— Atunci nu înțeleg.

— Ce să înțelegeți? Unchiul Sașa v-a trimis mere.

— Care unchi Sașa?

— Unchiul dumneavoastră.

— Aaa... Probabil că vreți să vă lăsați geamantanele, sacoșele?

— N-am nici o sacoșă.

— Nu? Păi, cum așa, fără sacoșe?

— Da'ce să fac cu sacoșe?

— Ei... puneți în ele tot felul de lucruri... E mai comod.

— Am pus totul în geamantane.

— A! Vreți totuși să lăsați geamantanele!

— Nu. Le-am lăsat la „bagaje de mină”.

— Iar nu înțeleg.

— Dar v-am spus clar. Unchiul Sașa v-a trimis niște mere, ionatane.

— Care unchi Sașa?

— Unchiul dumneavoastră. Mi-a spus: du-i, te rog, nepotului meu niște mere. Grozav îi plac ionatanele. Nu-i adevărat?

— Ba da, îmi plac...

— Ei, luați-le și mâncați-le sănătos.

— Am înțeles. Vreți un împrumut?

— N-am nevoie. Am bani.

— Știți... Atunci ce vreți de la mine?!

— Nimic!
— Dacă n-aveți nevoie de nimic plecați și nu mă bateți la cap! Ați și găsit fraierul! Auzi! Ionatane!

Irina Kmit

Un sfat bun

Am intrat într-un magazin de geamuri. Se vindeau pălării de damă.

— Geamuri aveți? am întrebat.

Mi s-a răspuns:

— Momentan nu. Așteptăm.

Am intrat la „Pălării de damă”. Se vindeau cravate.

— Pălării de damă nu aveți? am întrebat.

Mi s-a răspuns:

— Momentan nu. Așteptăm.

Am intrat la „Cravate”. Se vindeau mătăsuri.

— Cravate aveți? am întrebat.

Mi s-a răspuns:

— Momentan nu. Așteptăm.

Am intrat la „Mătăsuri”. Se vindeau mașini de spălat.

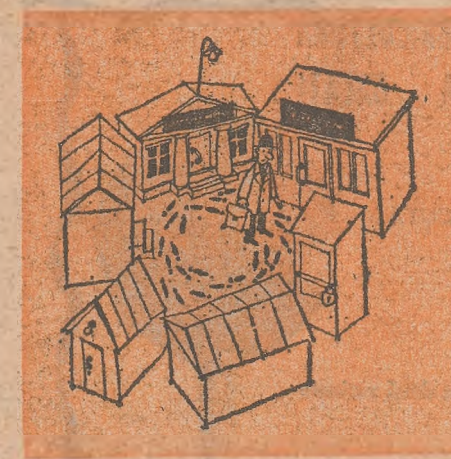
— Mătăsuri aveți? am întrebat.

Mi s-a răspuns:

— Momentan nu. Așteptăm.

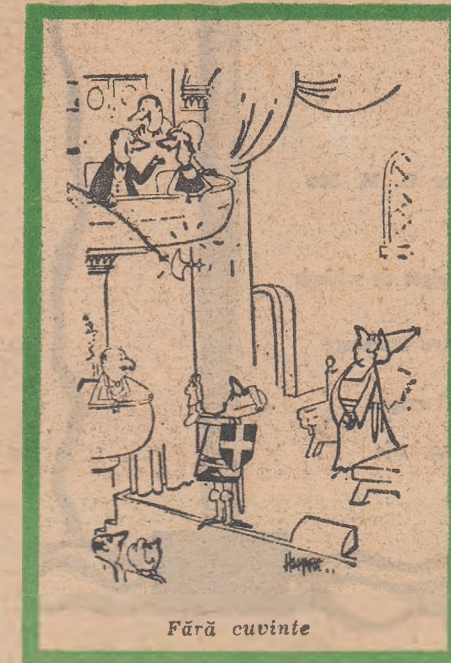
Am intrat la „Mașini de spălat”. Se vindeau geamuri.

N-am întrebat nimic. Am cumpărat geamuri și le-am dus acasă.



— În sfîrșit, o dată în viață m-ai ascultat și tu pe mine! a exclamat soția veselă. Ți-am spus doar: „Du-te pînă la un magazin de geamuri”.

N. Labkovski



Fără cuvinte

Studentești

Profesorul: De ce îmi atribui titluri pe care nu le am? Nu sint doctor. Am fost pur și simplu însărcinat să țin cursul ăsta.

Studentul: Pentru că mizez pe reciprocitate cînd o să apreciați cunoștințele mele la examen.

Profesorul: Citează-mi, te rog, una din marile descoperiri ale chimiei.

Studenta: Vopsea de păr.

Profesorul: Care sint cele două cuvinte utilizate mai frecvent de studenți?

• umor •
r umor umor u
r umor umor umor
umor umor umor umor
ior umor umor umor u
umor umor umor umor
nor umor umor umor um
r umor umor umor umor
mor umor umor umor um



Studentul: Nu știu.

Profesorul: Foarte bine!

Studentul: Metodele dv. sint desuete. Vă asigur că n-o să culegeți nici două kilograme de mere din pomul ăsta.

Horticultorul: Ai perfectă dreptate. E păr.

— Mă tot întreb de ce trebuie să învăț engleza.

— Cum de ce? O jumătate de glob o vorbește!

— Și nu-i de ajuns?

— Întrebarea nu e limpede? se interesează profesorul.

— Nu, răspunde studentul, întrebarea e foarte clară. Răspunsul...

Pur și simplu m-au trecut fiorii

Era o noapte rece de toamnă. Ștacheta fusese ridicată la 2 m și 45 cm.

Mi-am luat elan, am zburat deasupra-i și m-am prăbușit în nisipul umed. Ștacheta nici nu s-a clintit măcar. Am zîmbit fericit. Era al zecelea record mondial pe care îl băteam. Pe stadion s-a mișcat parcă o umbră. Am tresărit și m-am făcut una cu nisipul, ca să nu fiu văzut. Silueta s-a pierdut în întuneric. „Slavă Domnului, am răsuflat ușurat, cred că nu m-a observat”.

Și am încercat să-mi închipui ce s-ar întîmpla dacă s-ar afla despre recordurile mele. Pur și simplu m-au trecut fiori: glorie, călătorii în străinătate... Nici o clipă de răgaz, unde aş apărea aş fi asaltat de mulțimi de admiratori... Cu fizicul meu ar trebui să apar și la televizor. Femeile m-ar duce în ispită, mi-aș părăsi nevasta... Apoi m-aș lăsa de meseria mea preferată, liftier. Într-un cuvînt, mi-aș rata existența.

Încît de asta stablesc eu recorduri mondiale noaptea tîrziu, cînd ceilalți dorm.

L. Korsunski

Vă rugăm, zimbiți!

• Vreți să trăiți mult? Muriți zilnic de ris!

• Un fotbalist s-a întors tîrziu acasă și, ca de obicei, n-a nimerit poarta.

• Dumnezeu l-a creat pe om în ziua a șasea. Dar dacă săptămîna lucrătoare ar fi avut numai cinci zile? Mi-e și groază să mă gîndesc!

• O dramă zguduitoare: „Călărețul fără barbă”.

• Ceea ce-i apropiat cel mai mult pe oameni e transportul în comun.

• Pînă a fi dovedită, minciuna s-a transformat în adevăr.

• Sint curios cine o să aibă buna idee să pietruiască drumul spre rai.

• Din greșelile tale înveți, datorită greșelilor altora faci carieră.