

VEAȚE NOU

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

12 pagini - 1 leu

RECORDURILE SPORTIVE:



EXISTĂ
O LIMITĂ?

În pagina a 2-a!

DIN SUMAR:

- „Capcanele” verii • Un nou venit: universul cataclismelor • Inegali în fața caloriilor
- O problemă a secolului nostru: deșeurile menajere! • Pagina de umor,

26

ANUL XXIX
29 Iunie 1973
(1476)

Obiectiv major: securitatea europeană

De la un capăt la altul al ei, Europa este străbătută de o mare năzuință, o mare speranță: năzuința și speranța de a transforma bătrînul și frămîntatul nostru continent într-o zonă de conviețuire pașnică, de bună vecinătate între țări, de fructuoasă colaborare.

Este un deziderat care corespunde și intereselor vitale ale poporului român, angrenat într-o mare operă pașnică — construirea societății socialiste multilateral dezvoltate — și de aceea partidul și statul nostru au înscris securitatea europeană ca un obiectiv major al politicii externe a României. Împreună cu celelalte state socialiste, țara noastră a participat activ la elaborarea declarației de la București din 1966 care a preconizat, pentru prima oară, un amplu program de realizare a securității europene. România a luat frecvente inițiative și a depus eforturi sustinute pentru normalizarea raporturilor și dezvoltarea relațiilor dintre statele continentului nostru. În conformitate cu această politică constructivă, dinamică, în februarie 1967 au fost stabilite relații diplomatice între țara noastră și R.F. Germania, act de mare însemnătate care a corespuns nu numai intereselor celor două părți în cauză, ci destinderii și normalizării raporturilor dintre toate statele continentului. În același timp, țara noastră a militat și miitează con-

secvent pentru înfăptuirea unei largi colaborări cu țările balcanice, pentru transformarea Balcanilor într-o zonă de pace, fără arme nucleare și baze militare.

Căutînd mereu noi căi de stimulare a procesului de destindere și de apropiere a punctelor de vedere, conducerea partidului și statului nostru a acordat o deosebită importanță contactelor directe cu factorii de răspundere din țările europene. Vizitele întreprinse de tovarășul Nicolae Ceaușescu în Austria, Belgia, Finlanda, Franța, Italia, Luxemburg, Olanda, San Marino, Turcia, Vatican s-au soldat cu rezultate remarcabile deopotrivă pentru dezvoltarea relațiilor bilaterale, și pentru angajarea dialogului în problemele securității europene, pentru conlucrarea ulterioară în vederea făuririi acesteia. Declarațiile solemne semnate cu ocazia convorbirilor și tratatelor avute cu conducătorii unor țări europene au pus în lumină cu o nouă vigoare principiile fundamentale care trebuie să stea la baza relațiilor interstatale: egalitatea deplină în drepturi, respectarea independenței și suveranității naționale, neamestecul în treburile interne, avantajul reciproc, nerecurgerea la forță sau la amenințarea cu forța, dreptul fiecărui popor de a fi stăpîn deplin pe destinele sale.

În acest vast context se înscrie și vizita pe care

o face tovarășul Nicolae Ceaușescu în Republica Federală Germania. „Am ferma convingere — a declarat președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România în cursul dîneului oferit de președintele Republicii Federale Germania — că această vizită, care începe sub ații de bune auspicii, convorbirile cu dumneavoastră, cu cancelarul Republicii Federale Germania și cu alți oameni politici și reprezentanți ai vieții economice și culturale din țara dumneavoastră vor da noi impulsuri raporturilor româno-vest-germane, stimulînd cooperarea bilaterală în toate domeniile, precum și conlucrarea rodnică dintre țările noastre pe tărîmul destinderii, securității și păcii în Europa și în lume“.

Într-adevăr, țara noastră consideră că edificarea unui sistem trainic de securitate în Europa trebuie să fie opera comună a tuturor statelor de pe continent, care să-și unească eforturile într-o participare activă și constructivă la făurirea unei Europe a păcii și colaborării. În acest spirit, vizita tovarășului Nicolae Ceaușescu în R.F. Germania, vizită menită să promoveze ații relațiile dintre cele două țări, cit și colaborarea intereuropeană este de natură să exercite o influență pozitivă asupra ansamblului vieții politice europene și internaționale.

EXPOZIȚII

Auto-Service '73

Automobilul, acest vlăstar tipic al secolului nostru, a intrat definitiv în toate sferile de activitate ale omului modern. Încît nu e de mirare că producția lui crește neconținut.

Estimațiuni recente atestă că în momentul de față există pe glob circa 250 de milioane de automobile. Plasate unele în spatele altora — cu un spațiu de doi metri între ele — pe patruzeci de șiruri, ele ar încinge întreg Pămîntul pe la Ecuator. În fiecare an de pe benzile rulante ale uzinelor constructoare de automobile coboară alte 30 milioane de mașini. Dacă numai unu la sută din numărul lor ar avea defecte de fabricație, automobilul s-ar transforma dintr-un mijloc de transport comod într-un adevărat „pericol public“. Iată de ce grija nu numai pentru producția, ci și pentru întreținerea lor este astăzi o preocupare majoră în toate întreprinderile producătoare. Așa se explică desigur și succesul de care s-a bucurat o recentă expoziție „Auto-Service '73“ organizată în parcul Sokolniki din Moscova cu participarea unor firme din 23 de țări.

Timp de două săptămîni, cît a durat expoziția, biroul de informații al pavilionului R.F. Germania a prezentat vizitatorilor și o „expoziție“ filmată intitulată „Transportul azi și mâine“. Un număr de 24 de aparate de proiecție ascunse după un ecran reproduceau timp de 13 minute 1300 de diapozitive prin care realizatorii încercau să exprime în imagini sensul filozofic al evoluției mijloacelor de transport. Una din principalele concluzii ale filmului era că chiar cea mai perfecționată tehnică poate fi sigură în exploatare numai dacă și omul care o deservește „funcționează“ la fel de sigur, subliniînd în același timp că stațiile „Auto-Service“ moderne sînt un prețios auxiliar al conducătorului auto.

Cele mai mari neplăceri în conducerea automobilului le provoacă defecțiunile survenite la drum lung. Cum se



„IL-76“ — un nou tip de aparat cu care urmează să fie dotat „Aeroflot“-ul — este un modern avion-cargo cu rază mare de acțiune: circa 5000 de kilometri. Aparatul are o capacitate de 40 de tone și o viteză maximă de 850 kilometri pe oră. Compartimentul de mărfuri poate fi transformat în cameră frigorifică cînd e vorba de încărcături ușor perisabile.

Foto : A.P.N.

procedează în acest caz? Conducătorul auto telefonează la cea mai apropiată stație „Auto-Service“ care ia imediat măsuri pentru remedierea defecțiunii. Iată de ce aceste stații trebuie să fie organizate pe baza celor mai noi realizări ale tehnicii moderne. Aceste noutăți au fost prezentate și în cadrul expoziției de la Moscova.

Pornind de la principiul că orice boală poate fi mai ușor prevenită decît tratată, țara gazdă a prezentat între altele o stație mobilă de „diagnostic“. Este o platformă pe roți cu tot utilajul necesar pentru descoperirea și remedierea oricăror defecțiuni.

O firmă franceză a oferit în standul ei un aparat special pentru verificarea și reglarea farurilor, care erau și ele prezentate într-o gamă foarte bogată.

Trusele de instrumente sînt, se știe, nelipsite din inventarul oricărui automobilist. Cu ații mai necesare sînt ele stațiilor „Auto-Service“. Instrumentele pe care le-a expus o firmă din R.F. Germania sînt confecționate dintr-un aliaj special foarte ușor și rezistent. Iar dimensiunile lor fiind cît se poate de comprimate, ele pot pătrunde pînă în cele mai greu accesibile locuri.

URBANISTICĂ

Realități și perspective

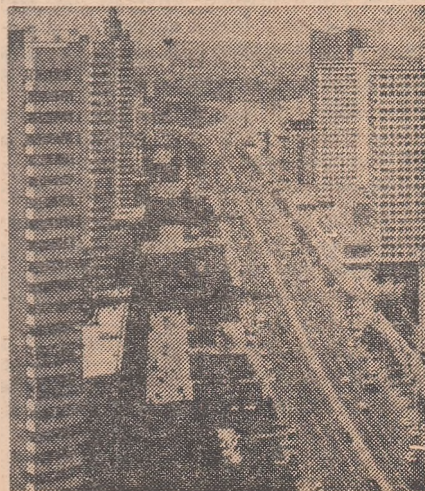
Simbolul contemporan al Moscovei ar putea fi, fără îndoială o macara-turn învîrtitoare — această componentă nelipsită a peisajului moscovit. Căci orașul se construiește fără încetare, se dezvoltă, se desăvîrșește. Dar să încercăm să aruncăm o privire și asupra viitorului său.

Un recent document susține că

numele de Planul general de dezvoltare a Moscovei, schițează în linii mari viitoarea înfățișare a capitalei sovietice. Prevederile sale urmează a fi realizate în următorii 25—30 de ani. Spicimii câteva dintre cele mai interesante.

În primul rînd, planul nu prevede defel extinderea hotarelor orașului. În ce privește populația — în care sînt incluși și locuitorii orașului-satelit Zelenograd și ai tuturor suburbiilor — ea va totaliza la sfîrșitul perioadei cuprinse în plan circa opt milioane de locuitori. Capitala sovietică urmează să fie încinsă de un cordon de verdeață care se va întinde pînă la 50—60 kilometri de hotarul ei. Spațiile inverzite vor împinzi însă și orașul propriu-zis, încît pentru perioada amintită se prevăd circa 30 de metri pătrați de spațiu verde pentru fiecare locuitor — față de 20 mp. astăzi.

În locul tradiționalei structuri cu un singur centru, arhitecții moscoviți au propus una policentrică. A fost preconizată astfel crearea a opt zone com-



plexe de sistematizare (fiecare cu aproape 1 milion de locuitori). Diverse-

vor dispune de instituțiile social-culturale necesare, de terenuri sportive și spații verzi. Centrele zonale vor fi strîns legate între ele, dar și de actualul centru al capitalei al cărui ansamblu arhitectural este dominat de Kremlin.

În materie de construcții de locuințe, planul prevede mai ales clădiri cu patru etaje. Ceea ce nu înseamnă, însă, că se renunță definitiv la blocurile cu multe etaje. Dimpotrivă, în actualul cincinal se vor mai construi cu precădere clădiri înalte — de 9, 12, 16 etaje și chiar mai mult — care se vor continua însă în anii următori cu case de cîte patru etaje.

Problema transportului, preocupare actuală în toate metropolele lumii, își găsește și ea o firească expresie în Planul amintit. Actualele magistrale ale Moscovei urmează să fie treptat modernizate; se va construi un mare număr de artere pentru viteze mari, pasaje subterane sau suspendate; parcul de automobile va crește considerabil urmînd să depășească cifra de un milion.

Cel mai comod și mai eficient mijloc de transport în comun va rămîne totuși metroul, ale cărui linii vor totaliza 450 de km față de cei 140 km de acum. Încă în cincinalul actual vor fi inaugurate cîteva noi stații și 27 km de noi linii.

În sfîrșit o noutate de ultimă oră: va crește vertiginos numărul mașinilor adaptate pentru a utiliza drept combustibil gazul lichefiat.

Olga Trofimova

DEMOGRAFIE

Căsătorii mixte

Anchete sociologice arată că numărul căsătoriilor mixte cunoaște în U.R.S.S. o curbă mereu ascendentă. În 1953, la Frunze (în Kirghizia) aceste căsătorii însumau 22,4 la sută din totalul căsătoriilor înregistrate; după zece ani coeficientul respectiv a fost de 27,4 la sută. În Letonia, o căsătorie din patru era în 1960 încheiată între reprezentanți a diferite naționalități; în 1961 mariajele mixte au reprezentat 30 la sută din totalul căsătoriilor, în 1962 și 1963 — 31 la sută, iar în 1964 — 32 la sută. În anumite zone ale republicii familiile mixte constituie jumătate și uneori chiar 70 la sută din total.

Evident, înmulțirea mariajelor mixte nu este numai un indice cantitativ, ci și unul calitativ. Noile norme etice care se afirmă în viața familiilor — remarcă săptămînalul „Nouvelles de Moscou“ — contribuie și la apropierea unor oameni de diferite naționalități. În această ordine de idei nu este desigur lipsită de interes împrejurarea că cele mai multe căsătorii mixte sînt încheiate în orașele noi, ca Bratsk în Siberia sau Temir-Tau în Kazahstan, unde trăiesc și muncesc laolaltă reprezentanți a cincizeci de naționalități.

De obicei, familiile născute din căsătorii mixte sînt bilingve. Părinții, și de foarte multe ori și copiii vorbesc două



O DRAMĂ ÎN DOUĂ ACTE

Cum au apărut portavioanele

O dramă în două acte — așa ar fi putut fi caracterizate evenimentele care au vestit lumii că navele de linie au fost înlocuite de niște vase de clasă nouă. Primul act al dramei a fost jucat la 7 decembrie 1941, când 353 de avioane japoneze și-au luat zborul de pe portavioanele amiralului Nagumo, care se apropiaseră pe furiș de insulele Hawai, și au scufundat sau scos din funcțiune pentru multă vreme toate cele opt vase de linie americane. Superioritatea asupra Statelor Unite în materie de nave de linie, către care Japonia năzuise zadarnic timp de câteva decenii, a fost astfel realizată în urma atacului de 100 de minute de la Pearl Harbour.

În următoarele patru luni, armada lui Nagumo a trecut ca un taifun peste oceanele Pacific și Indian, străbătând 80 000 de kilometri și, în aprilie 1942, avea la activul ei cinci vase de linie, un portavion, două crucișătoare, șapte contratorpiloare și cargouri cu un deplasament total de 200 000 de tone, în timp ce nici o navă a lui Nagumo nu fusese măcar avariata. Și totuși amiralul Yamamoto, comandantul suprem al marinei imperiale japoneze, continua să fie îngrijorat. El grăbea evenimentele, punând la cale cucerirea bazei americane de pe atolul Midway. Credea că va izbuti să impună flotei inamice slăbite o bătălie hotărâtoare și în felul acesta să cîștige războiul dintr-o singură lovitură.

Dar... la 3 iunie 1942, în timp ce se îndrepta cu toată viteza spre atolul Midway, portavionul american „Yorktown” a recepționat o radiogramă: „Avioane inamice atacă Dutch Harbour”. Și deși navele care urmau să joace rolul principal în această bătălie se aflau la 1 200 de mile de atol, tocmai acest moment a marcat începutul celui de-al doilea act al dramei, în cursul căruia flotele părților beligerante nici nu s-au văzut una pe alta.

Căci deznădămintul luptei se hotărîse cu mult înainte ca Yamamoto să-și fi putut lansa navele de linie. În cursul câtorva crâncene lupte aeriene, avioane care-și luaseră zborul de pe portavioane americane scufundaseră patru portavioane și un crucișător din flota lui Nagumo, distruseră 234 de avioane și provocaseră moartea a 2 500 de japonezi. Pierderile americane au fost mult mai mici: un portavion, un contratorpilor, 132 de avioane și 307 oameni.

Când Yamamoto a primit vestea scufundării celor mai bune portavioane japoneze, el a fost profund afectat, socotind acest lucru o tragedie personală. În schimb, după Midway, vorbind despre noul tip de navă de luptă, amiralul american William Nimitz, comandantul șef al forțelor aeronavale aliate în Pacific, a exclamat: „Majestatea sa, regele Portavion”.

În felul acesta aspra realitate a pus capăt disputei desfășurate în cercurile specialiștilor în construcții navale încă din noiembrie 1911, când pilotul american Eugen Ely a decolat de pe o punte instalată la prora crucișătorului „Birmingham”.

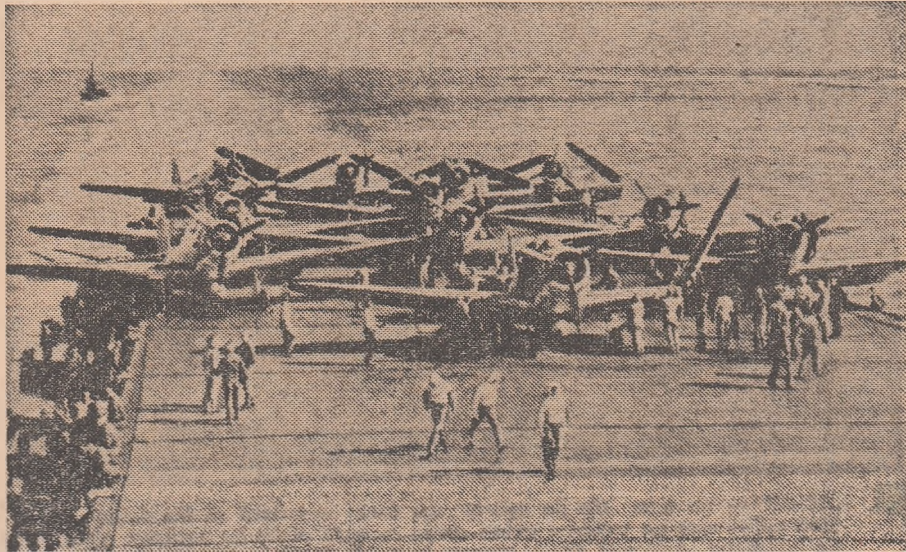
Entuziaști și sceptici

Ely își dădea totuși seama că decolarea de pe un vas însemna un lucru făcut numai pe jumătate. De aceea, două luni mai târziu el a izbutit să imbarce un avion sub turela de la pupa unui alt crucișător — „Pennsylvania”.

Cum se întâmplă însă de multe ori, o realizare sau o invenție, care stimulează la maximum fantezia entuziaștilor, îi irită în același timp pe sceptici. Așa se face că, dacă Ely și partizanii lui socoteau că el dovedise posibilitatea de construire a portavioanelor, mulți specialiști considerau experiențele lui Ely doar ca un soi de numere de circ,

Primul război mondial n-a furnizat nici o dovadă convingătoare asupra eficienței aviației în bătăliile navale. Dar ulterior rapida perfecționare a aviației i-a determinat pe mulți să se gîndească mai serios la acest lucru. În America, colonelul Billy Mitchell a căutat să dovedească că din acel moment navele de linie deveneau, de fapt, „un obiect decorativ”. El și-a sprijinit argumentarea pe distrugerea rapidă a navei de linie

zată. La început nici unul n-a îndrăznit să facă din avion principala armă a noului tip de navă, în detrimentul artileriei grele. De aceea, pista de decolare-aterizare era scurtă și îngustă. Pînă și lentul biplan al lui Eugen Ely, după un rulaj de 17 metri pe puntea crucișătorului „Birmingham”, a trebuit să-și ia viteza necesară planînd în aer. La încercarea făcută de pe „Pennsylvania”, pilotul a fost însă mai prevăzător.



Portavion din timpul celui de-al doilea război mondial

germane „Ostfriesland” capturată în timpul războiului și utilizată ca vas-țintă pentru avioane.

Dar, scepticii, amiralii partizani ai navelor de linie au obiectat nu fără dreptate că rapida scufundare a vasului german nu spunea totuși mare lucru și lată de ce: înainte de a fi bombardat din aer el fusese serios avariat de tirul artileriei unor nave de linie americane care se antrenau pe el; apoi vasul rămăsese pe loc, fiind ancorat, nu trăsese în avioanele care îl atacaseră și, în sfîrșit, n-avusese echipaj care să fi luptat pentru supraviețuirea sa și a navei.

În Europa, un partizan al portavionului, anume amiralul francez Pierre Barjot, a sărit în sprijinul lui Mitchell declarînd: „Sîntem martori ai apariției unui factor fundamental nou în războiul pe mare, un factor similar ca importanță cu introducerea artileriei pe nave în timpul dinastiei Tudorilor și al „Invincibilei Armade”.

Amiralii tradiționaliști nu s-au lăsat însă impresionați de astfel de argumente. Portavioanele, afirmau ei, sînt vulnerabile prin însăși natura lor și extrem de costisitoare; în afară de asta, navele de linie pot respinge orice atac aerian. Dar în focul polemicii, amiralii pierduseră din vedere principalul atu al portavioanelor: posibilitatea de a lovi dușmanul de la distanțe care depășesc de zeci de ori lungimea tirului tunurilor de pe vase.

Yamamoto a fost unul dintre cei dinții care și-a dat seama de importanța portavioanelor. În alte țări au avut însă cîștig de cauză partizanii navelor de linie.

Cel de al doilea război mondial a pus însă lucrurile la punct: din cele 30 de nave de linie distruse, aproape jumătate au fost scufundate de avioane.

Între două focuri

Situația în care s-au aflat inginerii navali lipsiți de o concepție operativă și tactică clară asupra utilizării port-

El a cerut ca de-a curmezișul punții să fie întinse câteva cabluri de oțel, de capetele cărora au fost legați niște săculeți cu nisip. Apoi, de fuzelajul avionului a fost fixat un cîrlig care, la aterizare, urma să se prindă de cabluri. Dacă acest sistem de frînare n-ar fi acționat, avionul ar fi fost oprit de un paravan așezat la capătul platformei. În plus, lungimea pistei de aterizare a fost mărită pînă la 36 de metri. Evoluția concepțiilor în această materie s-a vădit însă mai ales la construirea primului portavion englez: „Furious”.

Inițial crucișător ușor de linie, „Furious” a fost supus în trei rînduri unor transformări. Mai întîi i s-a luat turela cu două tunuri de 15 țoli de la pupa și tot spațiul pînă la adăpostul de observare blindat a fost utilizat ca pistă de zbor. Avioanele decolau destul de ușor, dar la aterizare se izbeau deseori de suprastructura vasului sau, în ciuda îngrăditurii, se rostogoleau peste bord.

În cele din urmă inginerii navali au hotărît să renunțe și la turela de la pupa, iar în locul ei să amenajeze o pistă de aterizare. Dar nici această măsură n-a rezolvat problema. Catastrofele continuau să se țină lanț. Încît constructorii de nave au procedat la ultima și cea mai radicală modificare. Au legat între ele pistele de decolare și aterizare, obținînd în felul acesta o pistă de zbor continuă, iar catargele, coșurile și posturile de dirijare au fost mutate la tribord. Artileria antiaeriană a fost amplasată sub pista de zbor, unde au fost amenajate și niște hangare mari, de unde avioanele erau aduse pe punte cu liftul. Puntea a fost utilată cu aerofinisoare hidraulice; au fost instalate, de asemenea, catapulte cu aburi. În felul acesta „Furious” a căpătat forma socotită clasică pentru portavioane.

Chiar și din această sumară relatare reiese limpede rolul jucat de experiențele lui Eugen Ely în crearea portavionului. Dealtfel, această problemă i-a preocupat și pe specialiștii ruși. Cu aproximativ un an și jumătate înainte, doi ingineri ruși, Lev Matievici și Mi-

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



hail Kanokotin, au propus construirea de nave care să transporte la bord avioane. Dar propunerea lor a fost respinsă de Departamentul Marinei fiind socotită inoportună.

Pentru a înțelege mai bine de ce proiectele inginerilor ruși au fost respinse, iar experiențele pilotului Eugen Ely au fost privite la început cu scepticism, e bine să cunoaștem cîte ceva și despre particularitățile apariției portavioanelor. În genere, orice nou tip de navă de luptă depinde de arma pentru care e destinat. De pildă, apariția vasului de linie a fost determinată de apariția artileriei, iar crearea torpiloarelor de inventarea minelor și torpilelor. La prima vedere s-ar părea că nici portavioanele n-au făcut o excepție, întrucît au apărut după inventarea avionului. Dar în cazul acesta există totuși o deosebire esențială. Proiectul sau torpila au o destinație unică și invariabilă; ele trebuie să pătrundă în nava inamică și să explodeze acolo. Altă destinație nu au. Un proiectil sau o torpilă nu pot fi trimise în recunoaștere, după cum nu pot fi utilizate nici pentru apărarea unei nave de obuze și torpile dușmane. Altfel stau însă lucrurile cu avionul. Acesta poate face și raiduri de recunoaștere, și apăra o navă de avioane inamice sau bombardă orice obiectiv.

Acum nu mai e un secret pentru nimeni că portavionul poate aspira la rolul principal într-o flotă numai atunci cînd transportă la bordul lui bombardiere sau avioane torpiloare. Cea dintîi utilizare militară a avionului a fost însă operația de recunoaștere. Abia în timpul primului război mondial au apărut bombardierele. De aceea toate proiectele anterioare de portavioane aveau în vedere numai aviația de recunoaștere sau de vinătoare. Acesta este secretul paradoxului că noul tip de navă de luptă a apărut înaintea cumpilteț arme pentru care era destinat.

Discuțiile și articolele publicate în revistele și ziarele dinaintea primului război mondial ne dovedesc clar cît de departe erau constructorii navali de înțelegerea transformărilor care urmau să survină în structura flotelor. În 1913, de pildă, deci literalmente în ajunul războiului, o publicație a marinei ruse explica astfel totala imposibilitate a avionului de a lupta cu o navă: „Cînd se trage o salvă de tun de mare calibru, în jurul tunului și de-a lungul traseului străbătut de obuz se formează puternici curenți de aer turbionari. Or, e puțin probabil că un aeroplan care intră într-un astfel de vîrtej să-și mai poată menține stabilitatea, căci se știe cît de primejdioase sînt pentru el rafalele neașteptate de vînt...”.

Practica a arătat, însă, că avioanele nu au a se teme chiar atît de mult de „curenții de aer turbionari” care se formează în jurul tunului și de-a lungul traseului străbătut de obuz. Și deși în timpul primului război mondial avioanele au lansat asupra navelor numai 800 tone de bombe, chiar și această minimă experiență a fost foarte semnificativă pentru cei care știau s-o înțeleagă cum trebuie.

Cu timpul, ideea portavionului de atac a început să se impună tot mai mult. Dar tradiția era totuși încă atît de puternică încît nimeni nu socotea aceste nave drept principala forță de șoc a flotelor. Cu atît mai uluitor a fost efectul produs de portavioane chiar în primele lupte ale celui de al doilea război mondial dintre cele două mari puteri navale ale vremii: S.U.A. și Japonia. Numai grație acestui efect de surprindere poate fi explicată proclamarea, întrucîtva precipitată, a sfîrșitului navelor de linie, care au fost înlocuite de portavioane.

P. Veselov
G. Smirnov

INTERVIU

Sfirșitul cvadruplei alianțe

și alte aventuri ale lui Gaidai

— Numele dumneavoastră, stimată Leonid Gaidai, a intrat în comedia cinematografică sovietică asociat cu trinomul psihic pe care l-ați creat, adică cele trei personaje: Lașul, Găgăuță și Șeful, care tot ce făceau, făceau în trei, nu numai simultan, dar și articulat. Și cu interpretii lor, Gheorghi Vișin, Iuri Nikulin, Evgheni Morgunov. De la „Ciinele Barbos” încoace, când spui Gaidai te gîndești automat la Vișin, Nikulin și Morgunov. Cum s-a născut această cvadruplă alianță?

— E o poveste veche. Prin 1960 am citit în „Pravda” un foileton în versuri semnat de scriitorul satiric ucrainean Stepan Oleinik. La sfîrșitul lecturii eram cucerit și hotărît să fac un film: intuiseam posibilitatea de a da cinci minute de cinematograf pur. Adică nevorbitor. Filmele noastre păcătuiesc printr-o vorbărie excesivă. Cîneaștii uită că mai există și alte componente importante și se agață de cuvînt ca de singurul element de rezistență. De aceea, am scris cu imensă satisfacție acel scenariu în care nu exista nici o replică, nici una.

— Scuzați-mă, nu vă împărtășesc intrutul nemulțumirea, fiindcă eu sînt o consumatoare convinsă de cuvînt, chiar în această artă, prin excelență a imaginii. Un film de Stanley Kramer, ea să ia un exemplu de la extremitatea cealaltă, îl văd și îl ascult cu egală plăcere. Totuși, în cazul „Ciine-lui Barbos”, trebuie să recunosc că intuiția dumneavoastră s-a dovedit foarte exactă. Procedul „mut” pe care l-ați aplicat s-a justificat în întregime. Scurtmetrajul acela rămîne o mică bijuterie.

— L-am realizat într-o singură săptămînă. Apoi, cele trei măști, cărora numai după lungi căutări le-am găsit interpretii cei mai nimeriți, pe care se mulau perfect — Vișin, Nikulin și Morgunov — au trecut în filmul următor, „Fabricanții de rachiu”, film tot aproape fără replici. Dar întrucît popularitatea trioului creștea și aceste lichele, hm, recunosc, simpatice, își câștigau tot mai mulți simpatizanți, ne-am gîndit să le opunem un personaj pozitiv din cap pînă în picioare, un cavalier fără teamă și prihană, care nimereste din cînd în cînd în situații comice. Așa s-a născut „Operația I” și alte aventuri ale lui Șurik”. Șurik, reține Alexandr Demianenko, trecînd și în „Prizoniera din Caucaz”, film cu care trioul nostru și-a încheiat existența.

— De ce? De ce n-ați făcut din acest veritabil „trouvaillé”, o coordonată permanentă a creației dumneavoastră? Un fel de Stan și Bran în trei?

— Fiindcă simțeam că am epuizat tema, că am spus tot ce se putea spune cu ajutorul ei. Și în aceste condiții nu mă mai interesa. Iar ca să mizez exclusiv pe succesul comercial, n-am vrut, mi se părea imoral. Hotărîrea mea a provocat o furtună de proteste. Am primit scrisori din toată țara, de la mic la mare, mi s-au trimis scenarii în care aventurile celor trei erau duse mai departe, ca să văd eu că se poate, că trebuie, am fost

arta
ca arta arta
arta arta arta
arta arta arta arta
arta arta arta arta arta
arta arta arta arta arta
arta arta arta arta arta arta
arta arta arta arta arta arta



rugat, somat. Însă am rămas ferm pe poziție. În filmul următor am apelat numai la Iuri Nikulin — un actor extrem de interesant, cu resurse comice și dramatice deopotrivă de generoase, — am scris scenariul special pentru dînsul și am realizat „Mîna de briliant”, care a repurtat un succes colosal.

După aceea am căzut și eu „victimă” farmecului prozei lui Ilf și Petrov și am ecranizat „Douăsprezece scaune”. Ce n-aș fi dat să pot ecranica și „Vițelul de aur”, însă mi-o luase înainte Șvaiter! Și fiindcă tot am pornit pe drumul ecranizării, mi-am zis să merg mai departe și am făcut „Ivan Vasilievici își schimbă profesia”, după Mihail Bulgakov, un film cu multă muzică și cu, printre alții, Natalia Șelezniova, interpreta din „Operația I”. După cum vedeți, sînt un om constant, lucrez cam cu aceiași actori, ca să nu mai vorbesc de compozitorul Alexandr Zațepkin, cu care colaborez neîntrerupt de zece ani. Acum am în proiect încă o ecranizare, după povestirile lui Mihail Zoscenko, care în ciuda faptului că era un om ursuz a scris pagini de mare forță satirică și comică.

— Dar dumneavoastră, care ați ră-



Vesel sau trist, după împrejurări, și întotdeauna serios

cut de atîtea ori publicul să ridă, ce fel de om sînteți? Vesel sau trist?

— Sînt în toate felurile, depinde de împrejurări. Totuși îmi place mai mult și îmi vine mai ușor să fac comedii, deși jur de fiecare dată că va fi ultima și că voi trece și eu la dramă.

— Cît timp vă mențineți totuși pe teritoriul comediei — și sper să nu-l părăsiți nici o dată — vreau să vă întreb ce a câștigat și ce a pierdut comedia în comparație cu vîrsta ei de aur? Dacă a câștigat și dacă a pierdut.

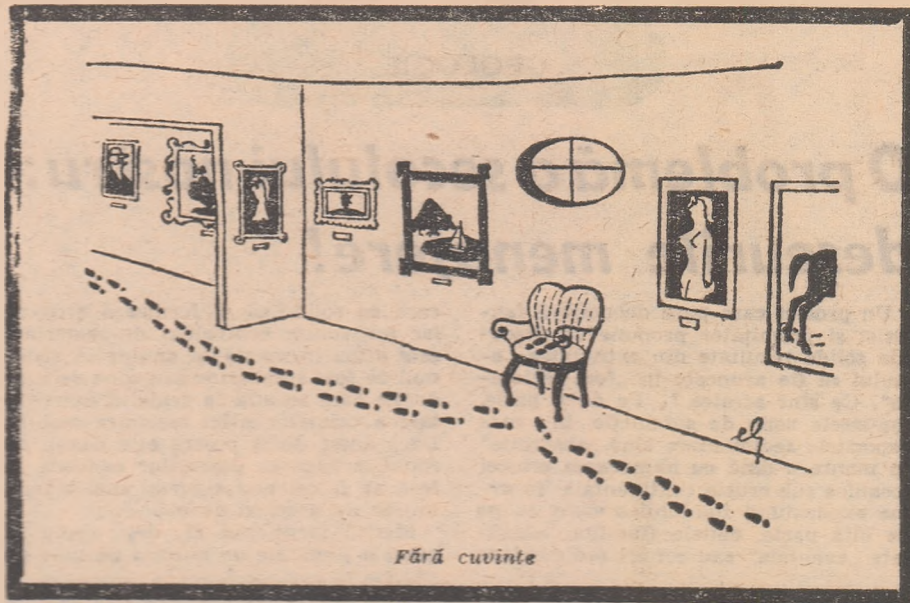
— Da, a și câștigat, a și pierdut. A câștigat forța cuvîntului. (Vă face plăcere?) Păcat că nu toți scenariștii și regizorii știu să-l folosească așa cum trebuie. A pierdut plastică aceea formidabilă a filmelor lui Max Linder, Chaplin, Keaton, Stan și Bran. Cred că numai Jacques Tati și Pierre Etaix se apropie de ei. Și a pierdut și în plan cantitativ. Azi se produc puține comedii, nu știu de ce. Poate unde este mai greu să-i faci pe oameni să ridă, decît să plîngă, cum au observat-o atîția înaintea mea.

— Dumneavoastră înșivă rideți ușor la comediiile dumneavoastră?

— Nu rid deloc. Cînd sînt în sală nici nu mă uit pe ecran, ci la spectatori. Și cu cît rid ei mai tare, cu atît devin eu mai serios, bucuros dar și torturat de întrebarea: cum va fi data viitoare?

— Da, grea meserie, risul...

Julia Scutaru



Fără cuvinte

CINEMA

Libera, dragostea mea

O limuzină neagră stopează la intrarea unui bloc. Pietonii grăbiți se trag speriați pe lângă ziduri. Sîntem în Modena anulul 1943.

Decorul acelor vremuri de război a fost reconstituit pentru exteriorul filmului „Libera, dragostea mea”, pe care îl turnează regizorul Mauro Bolognini. Totul este atît de veridic încît trecătorii se opresc tăcuți și se întorc cu gîndul în trecut.

În ușa blocului se ivește un bărbat. Poartă un trenchi mototolit și are o expresie speriată. Este Bruno Cirino, popular actor de film și televiziune, pe care italienii îl au în fiecare duminică musafir în casa lor datorită unei emisiuni TV mult îndrăgite. Însă acum nimeni nu se precipită spre el. Cineva din multime observă: „Și noi făceam așa, stăteam ascunși ca șoarecii, între patru pereți, iar cînd leșeam, eram speriați de moarte”.

Ba mai mult, nici atunci cînd, în lumina proiectoarelor, apare Claudia Cardinale, cei prezenți, furați de autenticitatea evocării, nu o inconjoară pe vedetă și nu-i cer autografe.

Se filmează scena despărțirii eroinei, Libera, de soțul ei. Mîndră, îndrăgostită de libertate, Libera se ridică împotriva despotismului care înjosește demnitatea omului. În cei mai sumbri ani ai fascismului ea spune deschis ceea ce gîndește. Povestea Liberei devine în film un simbol al rezistenței poporului italian față de dictatura fascistă.

— Îmi place mult „Libera” — ne declară Claudia Cardinale. Este un om sincer, curajos, care nu-și pierde capul și optimismul. Am admirat întotdeauna aceste calități la oameni.

(După „Za rubejom”)

CONCURSURI

Mica minune

Pentru a-și da verdictul definitiv, juriul (prezidat de Iuri Grigorovici) celui de al II-lea Concurs internațional de balet — încheiat zilele trecute la Moscova — a trebuit să stea o noapte întreagă. Și nu fiindcă părerile membrilor ar fi fost contradictorii, ci fiindcă în condițiile nivelului foarte ridicat la care au evoluat mulți concurenți a fost greu să se facă departajări care să nu nedreptățească pe nimeni. De aceea, după ce mai întîi au recurs la ajutorul unui computer, membrii juriului — fiecare cu observațiile, cu înclinațiile sale — au hotărît să ducă ei treaba la bun sfîrșit.

Am fi putut trece peste acest amănunt, dar prea este frumos și convingător acest exemplu care pledează în favoarea sentimentelor omului și împotriva atotputerniciei mașinii. În ciuda marilor ei merite, oamenii vor să rezolve omenestele cele omeneste...

Așadar, pe cine a preferat juriul? Înainte de toate, școala clasică de balet. Toți cei patru medaliați cu aur — Nadejda Pavlova, Alexandr Godunov, Viaceslav Gordeev (U.R.S.S.),

Amparo Brito Gonzales (Cuba), precum și premiații cu argint și cu bronz, în total doisprezece, ca și mulți alți tineri artiști aparțin acestei școli.

În această dificilă confruntare prima inter paris s-a dovedit totuși Nadejda Pavlova, „mica minune a baletului”, cum a fost numită, căreia juriul i-a atribuit nu numai medalia de aur ci și Marele Premiu. La numai 16 ani, nefiind practic balerină profesionistă (Nadejda încă frecventează cursurile



La repetiție (cu Viaceslav Gordeev)

școlii de coregrafie din Perm) „mica minune” a confirmat cu brio toate așteptările și toate pronosticurile. Iată, dar, că cei care încă de la prima ei apariție s-au grăbit să considere de bun augur potrivirea de nume cu balerina de faimă mondială de altă dată, Anna Pavlova, n-au făcut simple speculații.

REFLECTOR

Regizorul francez Louis Malle lucrează la ultimele secvențe ale filmului „Calitatea vieții”. Filmul se compune dintr-o suită de interviuri cu parizieni care vorbesc despre ei și despre orașul lor.

La Roma, Luigi Magni va da primul tur de manivelă unei „Tosca” în versiune cinematografică. Rolurile principale vor fi interpretate de Monica Vitti și Vittorio Gassman.

Marina Vlady este singura vedetă feminină a filmului „Complotul”, dedicat războiului din Algeria. Regizor, Jean Laborde.

Filmul în două părți, „Frații” / „Fiii”, turnat după romanul „Pe chei” al lui G. Konovalov, este povestea unei familii de muncitori de pe Volga.

Burt Lancaster interpretează rolul principal în noul western semnat de Robert Aldrich, „Nici o milă pentru Ulzana”.

Gilbert Bécaud va juca, dar nu va cînta, în filmul „Un bărbat liber”. Regia, Claude Lelouch.

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



sa de energie, că mănincă nerațional și că, de aceea, se expune la maladii grave (85 la sută din cazurile de diabet la adulți se datoresc exceselor alimentare, care sînt de asemenea vinovate și de înmulțirea cazurilor de ateroscleroză). „Instinctul alimentar al animalului este foarte sigur — a afirmat un specialist — în timp ce acela al omului are mari carențe și trebuie



In primul rînd trebuie să știm de ce natură e obezitatea

ajutat de inteligență, voință și cunoaștere“.

Există și cazuri cînd obezitatea sau slăbiciunea pot fi constituționale și fără posibilitatea de a fi corectate. Regimurile hipocalorice prescrise „mîncărilor“ nu se traduc decît prin rezultate destul de mediocre (10—25 la sută cazuri de succes), întrucît duc la o pierdere excesivă de sodiu care nu antrenează și grăsimile. Dar sînt totuși mai bune decît „drogurile“ pentru tăierea apetitului sau diverse diuretice, care riscă să provoace accidente ireversibile.

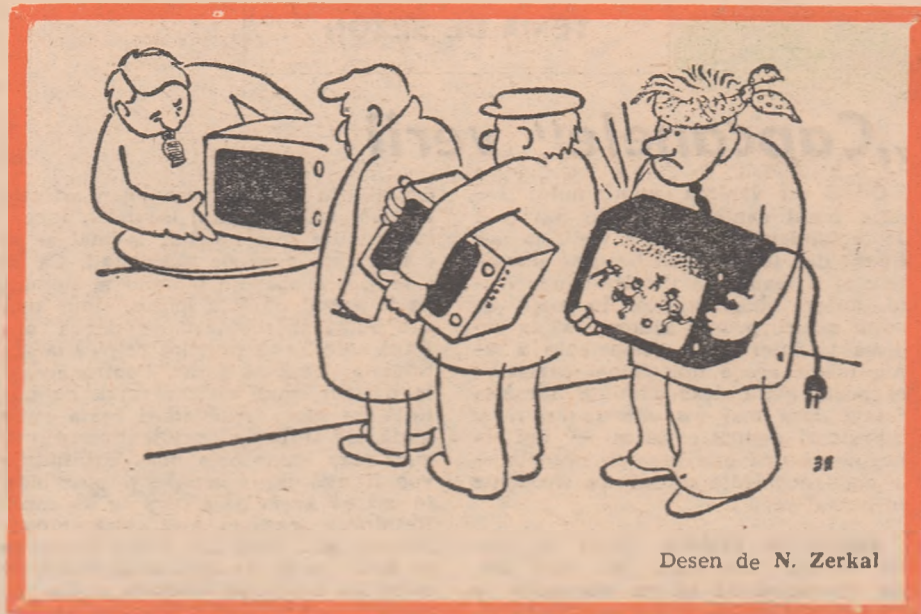
Rația terapeutică poate cobori pînă la 800 de calorii pe zi (dintre care 115 grame de proteine și 80 grame de glucide) și poate fi prelungită pînă la nouă săptămîni. Adultul obez ar trebui să se mulțumească cu cel mult 1800 de calorii pe zi. Și mai ales să se priveze de glucide (făinoase, zahăr), întrucît covârșitoarea majoritate a celor prea rotofei beneficiază de o alimentație excesivă în acest domeniu, iar unii din ei suferă — cum s-a spus — de o adevărată „glucidomanie“.

În sfîrșit, s-a dovedit că fracționarea meselor (șapte în 24 de ore în mediu spitalicesc) sporește mult șansele de slăbire.

ASTRONOMIE

Un nou venit:
universul
cataclismelor

Multă vreme astronomia invizibilului a fost considerată un lux. Se credea că pentru a afla esențialul despre un obiect



Desen de N. Zerkal

ect ceresc e suficientă supravegherea lui în banda vizibilă. Dealtfel, de la suprafața planetei sale, omul nu putea cerceta firmamentul decît prin strîmte „ferestre“ de transparență prin care treceau doar lumina vizibilă și benzile de unde hertziene. Încît utilitatea colectării radiațiilor care nu străbăteau atmosfera nu părea necesară. Dar anii au trecut și rachetele lansate la mare altitudine au detectat pentru prima oară, însă pentru foarte scurt timp, emisii de raze X provenind de la Soare. Descoperirea n-a suscitată, totuși, prea mult interes. În 1962, însă, o rachetă special echipată a descoperit un adevărat obiect X. La început s-a crezut că radiația ar emana de la Lună. Dar ea provenea dintr-o regiune a cerului situată în constelația Scorpionului, de unde și denumirea de Sco RX-1. Această sursă, foarte intensă, părea să nu corespundă cu nici un obiect ceresc cunoscut. Apoi și nebuloasa Crabului s-a vădit a fi o sursă de radiații X. Ca și în cazul lui Sco RX-1, emisiunile încetau cînd această regiune a cerului era mascată de Lună. În scurtă vreme, s-a constatat că obiectele X pot fi numărate cu zecile. În felul acesta a luat ființă o nouă astronomie, astronomia X, a cărei importanță este acum unanim recunoscută. Într-adevăr, nu se mai poate admite că toate obiectele radiante din Univers sînt strălucitoare. Cînd maximul de energie radiată se află foarte departe de spectrul vizibil, intensitatea luminoasă este atît de slabă, încît nu poate fi văzută de pe Pămînt. Dimpotrivă, o radiație intensă poate fi captată într-o altă bandă.

Din punct de vedere fizic, o radiație X poate fi generată de corpuri foarte fierbinți și, în primul rînd, de o plasmă de hidrogen. Ea mai poate fi produsă, într-o largă bandă a spectrului continuu, cînd electronii sînt accelerați de un cîmp magnetic puternic, dar și de alte multe surse, între care aștrii sau nebuloasele. La baza modurilor de generare stă, totuși, un numitor comun: radiația X traduce întotdeauna fenomene „violente“. Încît, după astronomia energiilor joase care s-a dezvoltat prin mijloace convenționale, cercetătorii



O sursă intensă de radiații X, nebuloasa Crabului

s-au văzut puși în fața unui nou univers, în fața unei astronomii a energiilor înalte. Astronomia convențională studia radiația surselor a căror temperatură se cifra în mii de grade și unde, în consecință, protonii aveau viteze de aproximativ 10 km/s. Astronomia X are

de-a face cu milioane de grade, cu particule a căror viteză se situează în gama de 300 km/s și chiar mai mult, ceea ce face posibilă descoperirea unor cataclisme cu care sînt asociate aceste temperaturi. Cu alte cuvinte astronomia vizibilă relevă ceea ce există, în timp ce noua astronomie X ne permite să înțelegem cum de e posibil ca ceea ce există să existe în realitate.

Intocmirea unei hărți X a cerului nu este însă ușor de realizat, deoarece metoda folosită în cazul lui Sco RX-1, de pildă, nu permite, din păcate, decît studierea obiectelor din regiunea celestă în care se deplasează Luna. (Cînd Luna trece prin fața unei zone a cerului unde se află o sursă X, scăderea intensității semnalului indică dimensiunea sursei. Iar dacă obiectul X este punctual la întîlnire, intensitatea scade la zero).

De aceea, pentru noua cartografiere a cerului a fost realizat un prim satelit, de o construcție specială, care a fost plasat pe o orbită aproape circulară, la 550 km depărtare de Pămînt. Cercetătorii au putut astfel întocmi toamna trecută un prim bilanț al surselor X și trage concluziile de rigoare. S-a stabilit, pe de o parte, că galaxiile în expansiune, radiosursele, quasarii, norii lui Magellan emit în genere o radiație X slabă sau mijlocie. Sursele X intense pot fi deseori asociate cu evenimente precise, deosebi cu rămășițele supernovelor. Apoi, printre sursele de raze X trebuie în primul rînd înscrise stelele „compacte“ care au masa unei stele, dar diametrul unei planete (pulsari), cărora astronomii le acordă acum o mare atenție. Aceste obiecte hiperdense, pe care savantul sovietic Ambarțumian și le-a imaginat cu multă vreme înainte, reprezintă o realitate. Dar satelitul cartograf i-a mai informat pe cercetători că, în afară de pulsari, mai există și alte obiecte X. Informația i-a intrigat pe astronomi, întrucît ea arată că 25% din sursele X au fost reperate în afara planului galactic, ca și cum în Univers s-ar petrece numeroase cataclisme pe care ochii noștri nu le văd, dar pe care aparatele încep să le perceapă.

Avînd în vedere acest ansamblu de fapte, astronomii opinează că, grație sateliților cartografi, anii ce vin vor atrîna greu în descoperirea Universului de către om.

FIZICĂ DISTRACTIVĂ

Probleme
în bucătărie

Primele două întrebări nu pot fi desigur aflate în nici o culegere de probleme de fizică; ele încolțesc însă probabil în mintea tuturor celor care trebăluiesc măcar o dată prin bucătărie. Iar pentru a le afla răspunsul e deajuns să apelăm la cunoștințele de fizică învățate în școală. Și totuși, să nu ne așteptăm ea soluția să ne vină chiar instantaneu.

Așadar problemele:

1. De ce cînd robinetul nu este deschis la maximum, jetul de apă este la început mai gros, apoi se subțiază treptat, pentru ca în cele din urmă să devină picături?
2. Uleiul este, se știe, transparent, iar hîrtia mată. De ce devine transparentă hîrtia unsă cu ulei?
3. A treia problemă „de bucătărie“

este extrasă dintr-o lucrare despre cunoscuta fiziciană Marie Curie scrisă de fiica ei, Eve.

„...Cînd Irène, fiica mai mare a Mariei Curie, a absolvit școala primară și avea deci vîrsta de a intra la liceu, Marie a organizat pentru copiii unor prieteni un fel de școală particulară. Profesori erau cîțiva cunoscuți savanți ai vremii, între care fizicienii Perrin și Langevin. Însăși Marie Curie preda copiilor fizica.

Francis Perrin, Jean Langevin, Isabelle Chavagni și Irène Curie au povestit multe amintiri despre aceste lectii captivante. Din rînd în cînd Marie Curie linea talentatilor ei elevi cite o prelegere de logica fizică.

— Cum ați proceda pentru a menține în acest vas un lichid cald? — i-a întrebat, de pildă, savanta într-o zi.

Răspunsurile nu s-au lăsat așteptate. Unul din copii a propus ca vasul să fie înfășurat într-o bucată de blană, alții ca el să fie izolat prin diverse alte procedee.

— Eu l-aș acoperi doar cu un capac, a adăugat profesoara după ce i s-au dat toate răspunsurile“.

La ce s-a gîndit, însă, Marie Curie cînd a propus un procedeu atît de simplu? Ce vas a arătat ea elevilor și ce lichid se afla înăuntru?

RĂSPUNSURI

Probleme în bucătărie

1. Cantitatea de lichid din jet este constantă. Mărind viteza de scurgere a apei, suprafața secțiunii jetului ar trebui să scadă. În cazul nostru, însă, viteza crește conform legii asupra căderii libere a corpurilor. Din care cauză și jetul devine tot mai subțire.

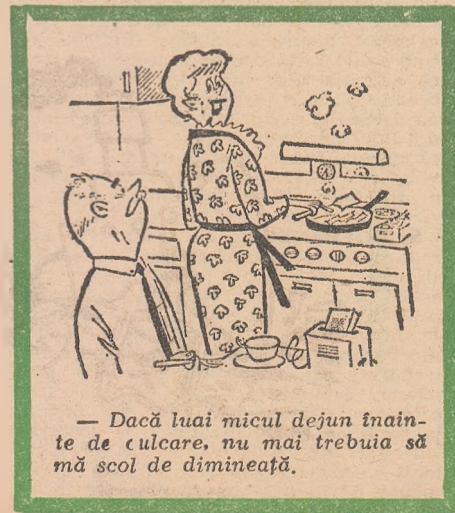
2. Mai întii să vedem de ce nu este transparentă vata de sticlă. Fibrele din care este făcută sînt, se știe, transparente, la fel și aerul dintre ele. Explicația este că raza de lumină se pierde parcă între fibrele care o reflectă de mai multe ori și nu poate să răzbată dintr-un capăt în celălalt al unui colocoș de vată ca să iasă afară. Dacă umelem, însă, spațiile dintre fibrele de vată cu sticlă obișnuită, obținem o plăcuță plan-paralelă prin care razele de lumină trec nestingherite, deși transparența acestei plăcuțe este mai slabă decît a fibrelor.

Hîrtia este, la rîndu-i, alcătuită din fibre semitransparente separate de aer. Orice strat subțire de grăsime, prin urmare și de ulei, este transparent. Cînd ungem deci hîrtia, grăsimea umple spațiile dintre fibre și micșorează numărul de reflectări ale razei. Cum coeficientul de reflexie al uleiului și cel al hîrtiei sînt aproape identice, hîrtia devine transparentă.

3. Nu-i greu de ghicit că la întrebarea Mariei Curie răspunsul corect este: o cratiță cu apă clocotită.

Într-adevăr, judecînd după întrebare, așa cum a fost ea formulată, ne dăm ușor seama că lichidul se evaporă vizibil. Prin urmare nu putea fi nici mercur, nici ulei, nici alcool (acestea se evaporă repede, dar nu atît de vizibil ca apa clocotită). În cratiță putea fi de aceea apă sau lapte. Dar laptele formează el însuși un fel de „capac“ din caimac care oprește evaporarea. Nu ne-a rămas, prin urmare, decît banala apă.

În ce privește recipientul, trebuie să excludem de la bun început vasul Dewar — vas de sticlă cu pereți dubli interior care a fost scos aerul și cu fața interioară argintată folosit ca izolator termic — întrucît, fiind el însuși izolator, nici chiar un copil nu s-ar fi putut gîndi să-l înfășoare în blană. La rîndul lor, argila și faianța nu se asociază nici ele cu o mare termoproprietate. Din același motiv excludem și borcanul de sticlă. Deci vasul nu putea fi decît metalic și pentru menținerea căldurii trebuia acoperit cu capac. Dacă vaporii de deasupra lichidului sînt denși, pierderea de căldură prin evaporare încetează. Or, capacul contribuie tocmai la formarea de vapori denși.



— Dacă luai micul dejun înainte de culcare, nu mai trebuia să mă scol de dimineață.

Poșta medicului

TEMĂ DE SEZON

„Capcanele” verii

WILLI Z. — București : 1) Isteria (de la gr. *hysteria* = uter) este un sindrom psihopatic — care apare la persoane nevrotice sau ipocondrice — caracterizat prin tulburări motorii, sub formă de spasme sau paralizii (asemănătoare celor din epilepsie) ori prin tulburări senzitive. Una din cele mai obișnuite și eficiente metode de tratament constă în injectarea a 2 cg cafeină s.c. sau i.m., urmată la 10 minute de o altă injecție, lentă, de 10–15 ml amital sodic sol. 5%.

Tulburările cronice sînt influențate printr-un tratament de lungă durată cu Neuleptil ori Majeptil. 2) **Boala lui Little**, cum se mai numește **diplegia spastică infantilă**, se caracterizează printr-o rigiditate generalizată, care prinde toate cele patru membre, ca urmare a unor leziuni ale fascicului piramidal din creier, provocate de obicei de diferite traumatisme obstetricale (prezentări vicioase ale fătului, versiuni, forceps, travaliu prelungit etc.). Contractura este predominantă (uneori chiar exclusivă) la nivelul membrelor inferioare, simptomele ameliorându-se de obicei odată cu creșterea copilului. Tratamentul medical constă în băi calde, administrate vreme îndelungată pentru a diminua contracțiile, urmate de exerciții de reeducare motorie. Rezultate mai satisfăcătoare se obțin însă printr-un tratament chirurgical, constînd în secționarea unei părți din fibrele motorii care inervează mușchii contractați. Operația trebuie făcută devreme, între 4–5 ani.

M. A. — București : Prea multe întrebări, așa încît le vom selecționa: 1) **Sindromul lui Arnold** constă într-o tuse reflexă nervoasă, provocată de excitarea segmentelor inervate de nervul lui Arnold (ramura auriculară a nervului vag) sau a zonei inferioare a canalului auditiv extern. 2) Este indicată o radioscopie gastro-intestinală. 3) De obicei, somnul agitat este „semnalul de alarmă” al unui surmenaj nervos accentuat. 4) Înseamnă că prezintă intoleranță la alcool. 5) Nu se poate vorbi de andropauză la 27 de ani, ci de o impotență de natură hormonală sau psihică.

AUREL B. — Brașov : Vă puteți căsători fără nici o grijă cu alcașa inimii dv., chiar dacă inima ei este situată în dreapta (bine că o are!) **Dextrocardia**, situarea inimii în dreapta toracelui, este o anomalie congenitală care nu conferă nici un dezechilibru funcțional organului respectiv și nici nu se transmite ereditar. S-o poarte deci pe dreapta, la mulți ani cu sănătate!

ST. STER. — București : Regretabil, într-adevăr, accidentul suferit, dar vorba lui Shakespeare: „Este bine tot ce se sfirșește cu bine”. Nu avem competența juridică pentru a aprecia cine a fost vinovat în producerea ciocnirii. Tot ce vă putem sfătui este să nu vă bizuiți prea mult pe răbdare. În materie de automobilism se spune că răbdarea e o calitate pe care o apreciezi la șoferul din spate, dar pe care o disprețuiești la cel din față. „Morala fetei”: ați trăit-o singur!

VENUS. — Constanța : Tulburările pe care le acuzați se datoresc excesului de greutate. Reduceți deci la minimum dulciurile, făinoasele, grăsimile, din regimul dv. alimentar. Înlocuiți piineea albă sau intermediară cu piine de graham (nu mai mult de trei felii pe zi) și mai ales nu uitați ce spunea „băteinel” Hipocrat: „Nu m-am sculat niciodată de la masă sătul!”

C.A. — R. Sărat ; Bolnavul — P. Neamț ; C. Satinel. — Ruzău ; Mircea Dan. — Iași ; H.T. — Huedin : În prostatitele cronice, cure periodice de Sulfafenazol (ori Septrin) de 2 ori pe zi cîte 2 tablete asociate (sau nu) cu Tetracilină, 4 drajeuri/zi; masajele prostatice și băile calde de șezut pot fi de asemenea eficiente. Se mai recomandă și unele produse străine, de tipul Prostaveron sau Raveron, dar bine înțeles că urologul va decide asupra medicației celei mai indicate.

N.M. — Buzău : Cele scrise de dv. ne amintesc de un aforism al scriitorului englez Swift: „Ideea stoică despre satisfacerea necesităților prin suprimarea tuturor dorințelor seamănă cu două picături de apă cu ideea tăierii picioarelor cînd avem nevoie de pantofi”. În locul Bromovalului, Diazepamului și Napotonului (ultimul, prin abuz, poate duce la impotență sexuală!) părerea noastră sinceră este să vă căsătoriți!

AURA IONESCU. — Galați : Aveți dreptate, tratamentul recomandat este doar un paleativ în stadiul actual al reumatismului deformant de care suferiți. Și totuși trebuie să-l urmați tocmai pentru că vă calmează pentru cîteva timp durerile, ajutînd astfel forțele organismului să oprească evoluția procesului degenerativ vertebral. „Conșoră” în suferință cu dv., doamna de Sévigné spunea: „Știi care-i lucrul din lume care vine cel mai repede și pleacă cel mai încet, care îți trezește cele mai vii speranțe și care pînă la urmă te împiedică să sperî? Este reumatismul!”

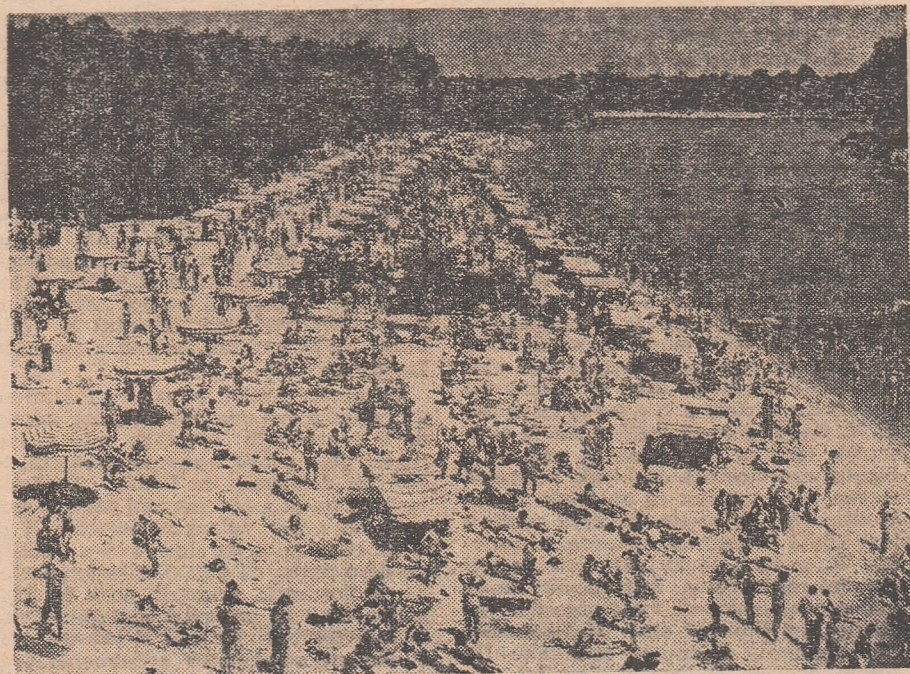
S. GOLDENBERG. — Iași : Problema reducerii consumului de ouă în regimul alimentar împotriva aterosclerozei pare a-tăzi controversată. Recent, de exemplu, prof. dr. G. Briggs, specialist în problemele alimentației de la universitatea Berkeley din California, susținea că omul normal ar trebui să consume zilnic 1–2 ouă. După părerea aceluiași specialist, cantitatea de colesterol pe care o conține oul (275 mg la sută) ar fi nedăunătoare și destul de mică față de cantitatea de 200 mg colesterol consumată zilnic, prin diferite alimente, de fiecare om.

Odată cu venirea anotimpului însoțit, omul caută să profite din plin de inefabilele bucurii ale vieții în aer liber; dar tot în acest timp se înmulțesc și o seamă de incidente neplăcute, uneori chiar tragice. În toate aceste cazuri, primul ajutor pînă la venirea și intervenția competentă a unui medic are o importanță capitală; el poate evita deznodăminte adeseori fatale. Iată mai jos cîteva sfaturi și îndrumări pentru evitarea — ori, la nevoie, pentru îngrijirea de urgență — a cinci accidente destul de frecvente în cursul verii:

Soarele și căldura. După 11 luni de muncă sedentară, nu este deloc recomandabil să ne zbușuim o lună încheiată în arșița soarelui estival. Dacă dorim să evităm **epuizarea calorică** ori **insolația**, trebuie să rezistăm ispitei exceselor. Să adoptăm, totodată, o vestimentație de sezon: se știe că îmbrăcămintea de culoare deschisă reflectă căldura și razele sola-

dentală în timpul vacanțelor estivale la mare sau pe malul lacurilor. Inecatul trebuie scos imediat la mal și să i se curețe gura de mucozități. Ca să i se scoată apa din plămîni și stomac, va fi așezat cu fața în jos, ținut apoi sub burtă și scuturat de cîteva ori. După care se va practica respirația artificială „gură la gură”. Pentru aceasta îi dăm capul cît mai mult cu puțină pe spate, ridicîndu-i ceafa cu o mină, și-i suflăm intermitent aerul prin gură (sau chiar prin nas). Insuflările vor fi mai puțin ample și puternice, în caz că avem de-a face cu un copil. Respirația „gură la gură” trebuie continuată alit timp cît inima continuă să bată, fie cît de slab. Dacă pulsațiile carotidei încetează, trebuie asociat la respirația artificială și masajul cardiac extern.

Trăsnetul. Omul lovit de trăsnet își pierde de obicei cunoștința. Corpul fiind electrocutat la un voltaj foarte ridicat, de cele mai multe ori nervii



Marile plăceri ale verii sînt legate de o sumă de riscuri

re, contribuind la menținerea unei temperaturi corporale normale. Să bem apoi multă apă ori sucuri. După o nădușeală zdravănă putem lua, din cînd în cînd, puțină apă cu sare, afară doar dacă sarea nu ne este interzisă printr-un regim alimentar special.

Victima unei **insolații** (stare caracterizată prin fierbințeala pielii, cefalee intensă, respirație grea, cu senzații de apăsare pe inimă, nevoie imperioasă de a urina, uneori chiar convulsii), necesită îngrijiri imediate. Bolnavul trebuie transportat de urgență la spital ori chemat un medic. Pînă la venirea acestuia, el va sta într-o cameră răcoroasă, dezbrăcat și culcat pe spate sau pe o parte. Dacă este conștient, e bine să i se dea să bea o soluție salină nu prea concentrată (o jumătate de linguriță de sare într-o jumătate de pahar cu apă la fiecare sfert de oră), dar dacă acest lucru îi provoacă greață trebuie să renunțăm. Bolnavul trebuie frictionat cu un burete îmbibat în apă rece, pînă ce temperatura îi scade la maximum 39° (dacă nu avem un termometru, ne orientăm după starea sa generală și după bătăile accelerate ale pulsului). Uneori se folosesc cu efecte bune împachetări reci și umede, a căror eficacitate poate fi sporită printr-un ventilator plasat în imediata vecinătate. În nici un caz, să nu-i dăm să bea alcool, care printr-alte efecte nocive îl are și pe cel de a perturba termoreglarea corpului.

Epuizarea calorică se deosebește de insolație prin faptul că temperatura rămîne aproape normală, dar bolnavul — în stare de prostrație — este năpădit de sudori reci. În acest caz, procedăm la fel ca în caz de insolație, numai că îl întindem pe pat cu capul puțin mai jos decît corpul. Îi dăm să soarbă înghițituri mici de apă ușor sărată. Dacă suferă de crampe (așa-numitele **crampe calorice**) — localizate de obicei la gambe și la mușchii abdominali. — îi facem masaj ușor ori aplicăm comprese umede și calde.

Inecul. Este, în ordinea frecvenței, a patra cauză de mortalitate acci-

esculap
esculap esculap
sculap esculap escula
lap esculap esculap esi
esculap esculap esculap
sculap esculap esculap escu
ip esculap esculap esculap e
sculap esculap esculap escula
lap esculap esculap esculap e



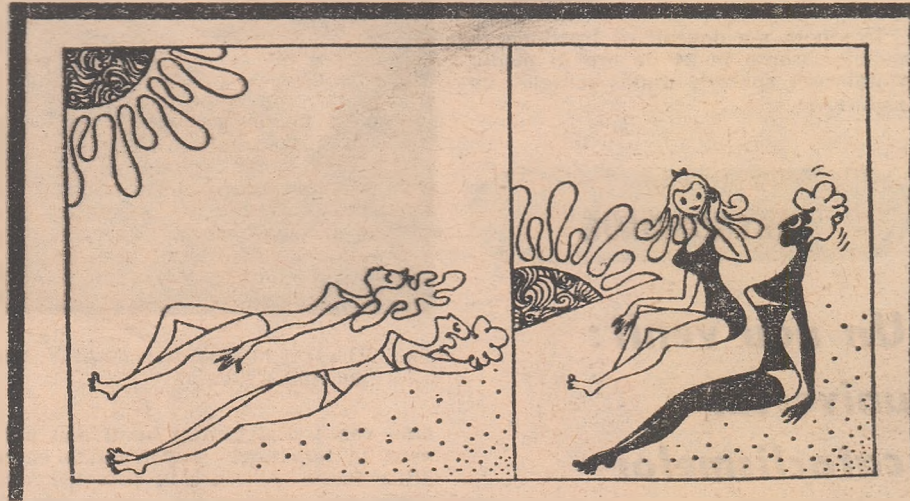
deauna de bacteriile ce se dezvoltă în alimentele prost conservate. Tulburările, de la indigestia ușoară și pînă la intoxicațiile alimentare grave, se manifestă la început prin crampe violente și dureri abdominale însoțite de grețuri, vărsături sau diaree, care survin de la una pînă la șase ore după masă. Indispozițiile ușoare se vindecă de la sine; dar intoxicațiile grave impun chemarea urgentă a medicului. Cel mai bine este însă să prevenim aceste accidente pentru a nu fi nevoie să le tratăm. Să păstrăm deci la cald alimentele calde și la rece pe cele care sînt reci (bacteriile proliferază între 4,5° și 60°). Mincărurile preparate, care nu pot fi păstrate la rece, trebuie consumate în primele trei ore. Coșulețul cu alimente este mai bine să fie păstrat în mașină și nu în portbagaj, unde umiditatea este de obicei mai mare. Să evităm alimentele preparate pe bază de maioneză, ouă, frișcă, lapte sau pește și, mai ales, să nu culegem de pe cîmp și să nu consumăm, fără avizul unor specialiști, tot felul de ciuperci găsite în timpul excursiei, din care unele pot fi otrăvitoare. Și încă ceva: să nu uităm să ne spălăm pe mîini înainte de a pregăti masa!

Mușcăturile și înțepăturile de insecte. Dacă în timpul verii cele mai multe insecte sînt doar cicălitoare, unele pot fi de-a dreptul periculoase (în „doze” egale, veninul unei viespi este la fel de toxic ca al unui șarpe sau vipere). Albinele, viespile, tăunii înțepă la cea mai mică provocare. Să le evităm deci și, mai ales, să nu stăm în preajma unui zid. Dacă se înverșunează să ne bizim pe la urechi, să le îndepărtăm pe furis, fără a agita bratele, căci cel mai mic curent de aer le irită.

În aer liber, să ne acoperim capul ca să nu se agăte în păr, după cum e bine să evităm briantina și parfumiurile, intrucît mirosurile florale le atrag, la fel ca și băuturile și alimentele zaharate.

Dacă totuși am fost înțepați de o albină, o viespe ori un tăun, să lăsam să curgă apă rece ori să aplicăm gheață peste rană. Să nu încercăm să extragem acul lăsat de albină, strîngîndu-l între degete, căci nu vom face decît să injectăm și mai adînc veninul. Îi putem scoate zgiriind pielea cu unghia sau, mai bine, cu un ac sterilizat. O pomadă cu oxid de zinc și cortizon poate calma durerea. În fine, dacă locul înțepăturii se înroșește, dacă ne doare capul, avem amețeli și grețuri, trebuie să chemăm cît mai repede medicul.

Intoxicații alimentare. Frecvente în timpul excursiilor de vacanță, ele sînt provocate aproape întot-



Mmm... chimie

ALGERIA

De unde au venit oamenii deșertului

De mai bine de un deceniu etnografi se tot întreabă de unde au venit curajoșii tuaregi, legendarii locuitori ai Saharei, numiți adesea și „oamenii albaștri” din cauza culorii hainelor lor. Dar întrebarea n-a aflat nici acum răspuns.

Odinioară, triburile tuarege erau reunite într-un fel de comunitate condusă de prinți — amenokal — aleși pe viață. Toate terenurile cultivate sau nelucrate erau proprietate comună. Amenokal-ul se înconjura de războinici și de caste privilegiate. Majoritatea tuaregilor erau robi, se ocupau cu creșterea animalelor și cu comerțul caravanier. Haratinii, agri-

Faptul acesta atestă poate cel mai bine geniul creator al omului care nu se mulțumește să reziste „demonului saharian”, ci caută să-l înfrângă. E greu de imaginat într-adevăr cum a izbutit omul să determine fragilul curmal să crească în mijlocul nisipurilor fierbinți. Și totuși am văzut asta cu ochii mei — la circa 30 km de Quargla, centrul departamental din nordul Saharei algeriene.

Angajându-se pe un drum care abia putea fi depistat printre dune, o mașină pentru orice teren ne-a transportat în preajma unor căsuțe fără etaj aliniate pe două rânduri. În mijlocul așezării se afla un uriaș bazin



Oaza Bou Saada. Sudul Algeriei

culti liberi și sedentari, formau un grup aparte. Ei plăteau căpeteniei un tribut reprezentând 40 la sută din veniturile lor.

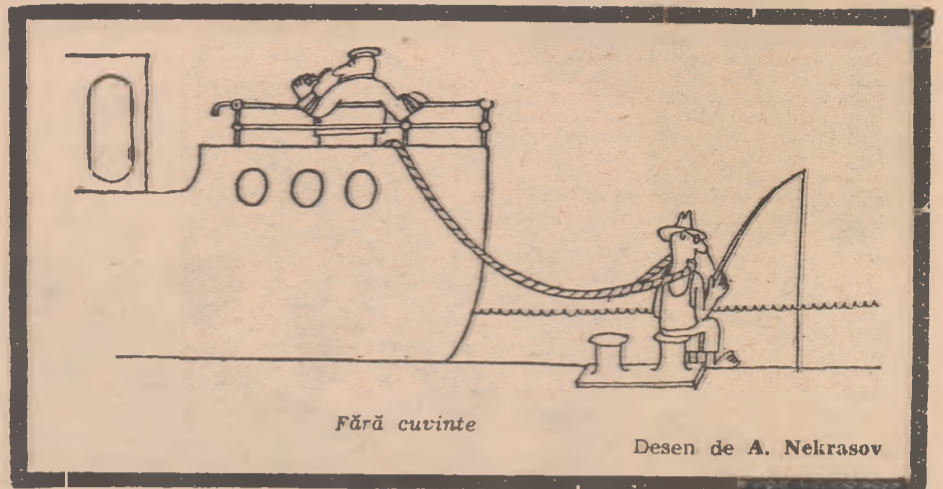
Acum raporturile suzeran-vasal, caracteristice și pentru evul mediu saharian, sînt de domeniul trecutului. Nu se poate spune însă că în perioada care s-a scurs forțele de producție au evoluat în deșert în aceeași măsură ca în alte regiuni mai dezvoltate. În majoritatea cazurilor, agricultorul saharian mai are și acum unele primitivități pentru lucrarea pămîntului. Și totuși nu plugul de lemn simbolizează astăzi Sahara algeriană. Într-adevăr, în cursul lungului nostru periplu dintr-o oază într-alta am văzut exploatarea agricole inzestrate cu mașini moderne.

plin ochi cu apă. Două canale aduceau acolo apa dintr-o fîntînă arteziană, după care vitalul lichid curgea prin niște mici conducte pentru a iriga plantațiile de curmali.

Tuaregii au foarte multe legende. Una din ele spune că tînărul și vieteazul Adjer o iubea pe frumoasa Tarat. Dar perfidul Ilaman îi împiedica să fie fericiți. Încît, într-o bună zi, adversarii au hotărît să se măsoare cu armele. Ilaman l-a rănit pe tînăr cu lancea și s-a ales, la rindu-i, cu două lovituri de sabie. Dar în aceeași clipă, toți trei au fost preschimbați în stane pe piatră. Acum, în locul acela se poate vedea silueta sveltă a lui Tarat și, alături de ea, cea a lui Adjer. Din rana acestuia din urmă curge un jet nesecat de apă. Iar în trupul lui Ilaman se pot vedea două tăieturi adînci. Tuaregii și-au făurit o lume pitorească de epopee și și-au populat adăposturile din munți cu personaje sugestive pentru a curma parcă monotonia naturii sahariene. Dar cel mai curios e că unele legende ale lor au, spre mirarea cercetătorilor multe puncte comune cu miturile grecești.

Dacă legi prietenie cu o tornadă, spune o altă legendă, vîntul sălbatic se poate potoli. Într-o zi o femeie tuaregă nu s-a înspăimîntat de o furtună care ridicase o coloană de nisip pînă la cer și curajul ei a fost răsplătit cu o abundentă ploaie de monede de aur care i-au căzut la picioare.

Dealtfel, cred tuaregii, spiritele rele sînt neputincioase în fața măreției femeii, mama tribului. De aceea, în legende ca și în viață, femeia e socotită drept intruchiparea binelui, carității, perseverenței și inspirației. Iar istoria orală a tuaregilor începe cu viața reginei Tininan, străbuna tuturor triburilor sahariene. Tininan i-a învățat pe oameni foarte multe lucruri folositoare, le-a dat încredere în propriile lor forțe și i-a îndemnat să trăiască în pace și prietenie.



Fără cuvinte

Desen de A. Nekrasov

Așa se face că în familiile din Hoggar femeia se bucură de o autoritate necontestată. Fetele își pot alege singure logodnicii, fenomen unic la musulmani. Femeia are, de asemenea, dreptul de a rupe legăturile familiale dacă socotește acest lucru indispensabil. Conform tradiției, femeia păstrează și transmite legendele străvechi, fetele moștenind misiunea mamelor.

Dar dacă, conform unei legi nescrise, în casă toți membrii familiei sînt subordonați femeii, bărbatul își afirmă personalitatea în „afară”. Deșertul oferă un cîmp restrîns de activități. De fapt acestea se rezumă la comerț și creșterea animalelor. Și totuși meșteșugarii locali realizează niște lucrări remarcabile, produc o mare cantitate de obiecte utile și decorative din piele de capră, miel sau cămilă, din argilă și aramă.

Evident, distanțele sînt uriașe în Sahara, dar la fel de uriașe sînt și greutatea pe care trebuie să le înfrunte călătorii care-i străbat nisipurile, lanțurile muntoase și podișurile.

S-ar putea spune așadar că deșertul este izolat de restul lumii prin piedici de netrecut. Dar tînăra republică algeriană a aruncat mînușa Saharei. Algeria, care a sărbătorit recent 10 ani de la dobîndirea independenței, s-a angajat să transforme Sahara. Căci petrolul și gazele din subsolul deșertului pot impulsiona dezvoltarea economică a întregii țări.

...La 25 km de El-Golea, cea mai sudică oază, ne-am oprit lîngă o așezare de corturi, adăpostită la poalele unor dune. Acolo am stat de vorbă cu eroii unor reportaje publicate în ziarele locale — constructorii marelui drum transsaharian. Mii de tineri au venit acolo voluntar. Lucrările sînt efectuate, după cum se știe, în colaborare cu țările vecine, după un proiect elaborat de un comitet special interguvernamental în care sînt reprezentate republicile Algeria, Mali, Tunisia și Niger.

Șoseaua unește de pe-acum El-Golea de Ain-Salah. În trei ani au fost asfalțați 420 km. Apoi, drumul va ajunge la Tamanrasset, Agadēs și Gao.

Evident, șoselele asfaltate sînt totuși departe de a fi răzbiț în toate colțurile Saharei. Avionul și cămilele rămîn mai departe principalele mijloace de transport. Grație unei linii aeriene care face legătura între Tamanrasset și Alger, Hoggarul este acum accesibil și turiștilor. În timpul sezonului, Tininan, singurul hotel din Tamanrasset, este de aceea supraaglomerat. La marginea orașului a fost amenajat un camping, cu circa zece corturi, cu apă curentă, pentru amatorii de exotism.

Schimbînd șaua foarte incomodă a unui dromader cu bancheta unui jeep, am pornit să vizităm împrejurimile Tamanrassetului. Ghidul nostru, un tuareg înalt de doi metri, purta o veche manta militară. Deșertul nu-i imbie pe oameni la vorbă, încît însoțitorul nostru era foarte tăcut. Și deși rupt de obișnuita viață a locuitorilor Saharei din cauza activității lui la o agenție turistică, el a rămas totuși nomad pînă în fundul sufletului. Cînd vedea o cămilă se însuflețea brusc.

— Puțini oameni înțeleg ce înseamnă cămila pentru noi, ne-a spus el. Fără ea, omul ar fi pierdut în deșert.

În Hoggar există un cuvînt special pentru desemnarea unei cămile de un an, de doi, de trei ani. Cea mai slabă nuanță a părului unei cămile are denumiri specifice în vocabularul nomazilor.

Punctul cel mai înalt din Hoggar este muntele Assecrem — 3000 m altitudine. În timp ce îl escaladam, ultimele raze ale soarelui se reflectau pe roca neagră, iar frigul pune treptat stăpînire pe munții „selenari”. Ghidul ne-a spus că doi sihastrii s-au retras într-o peșteră din apropiere. Am văzut trei cămile în jurul

lemn de stejar, căci pustnicii n-au vrut să ia contact cu lumea păcătoasă.

Din virful muntelui Assecrem se deschidea o panoramă fantastică a Hoggarului. A doua zi, soarele avea să ardă iar necruțător, dar el nu va mai putea dezminți încrederea locuitorilor în viitorul lor.

B. Fetisov

AUSTRALIA

Zgirie — norii din Sydney

De la Canberra la Sydney sînt 300 de kilometri. Șoseaua șerpuieste mai întii printre pașii acoperite cu o iarbă aproape cafenie și țepoasă, pe care pasc turme de oi; apoi, ici-colo, se ivesc niște eucalipti care-și îndreaptă frunzele spre soare. Dar după ce ieși de pe autostrada națională și te angajezi pe frumoasa Illawara Highway, austerul peisaj australian face loc unor parcuri cu vegetație luxuriantă și unor cîmpuri cultivate cu grâu. De acolo ajungi în munți pe un drum îngust și întortocheat, după care cobori spre mare. Un viraj spre niște picisuri albastrii care se profilează la orizont, un urcuș vertiginos pe o autostradă largă și iată edificiile învăluite în ceață ale Sydney-ului.

Ziariștii străini găsesc totdeauna o cameră liberă la tradiționalul motel „Florida Towers”. Aici totul e familiar: tinerii amabili de la ghișeu și amabilul administrator irlandez care are întotdeauna o sticlă de bere rece la îndemînă, chiar și pe căldura cea mai mare. Apartamentele cu două niveluri sînt foarte originale. Dintr-un salon cu televizor și două canapele pliante pornește o scară spre dormitor. E un spațiu suficient pentru o familie de patru persoane. În bucătărie strălucesc de curățenie crăiți și farfurii. Clienții se pot lipsi astfel de serviciile restaurantelor costisitoare, își pot face cumpărături la un supermagazin și prepara rapid masa.

Avantajele oferite de Florida Towers se văd mai ales dimineața cînd, instalat confortabil pe balcon, poți savura o cafea braziliană tare și admira oglinda azurie de piscinile înconjurate de tînere trupuri bronzate, iar ceva mai încolo imensitățile marine ale lui Rushcutter's Bay.

Cum arunci o privire asupra Sydney-ului, îți dai numădeciț seama de progresele realizate în ultimii ani de Australia, țară cu numai 13 milioane de locuitori. Cel de al cincilea continent, considerat pînă nu prea de mult un loc de exil de la capătul lumii, cunoaște într-adevăr o prodigioasă dezvoltare economică, tehnică și îndeosebi urbanistică. Zgirie-norii cu cîte 15—50 de etaje care se rînduiesc în șiruri dese, marile edificii care mărginesc Rushcutter's Bay par niște Guliveri în comparație cu liliputanele case individuale.

Pînă în anul 2000, opinează arhitecții australieni, Sydney-ul va fi un oraș de zgirie-nori — deși, pentru moment, locuitorii celui mai mare oraș de pe continentul austral mai preferă locuințele individuale. Acestea nu seamănă defel una cu alta. Unele sînt de piatră, înconjurare cu peluze și au garaje, ba chiar și grajduri. Altele, construite din lemn, sînt frecvente mai ales în cartierele muncitorești ale orașului, unde nu au nici încălzire. Încît iarna locatarii lor suferă de frig, iar vara de căldură. E o altă lume, un alt nivel al ierarhiei sociale.



Spre pisc

DE LA KHEOPS PÎNĂ AZI

Hocus-pocus! — de 4500 de ani

Cel mai vechi spectacol de iluzionism pe care-l cunoaște istoria pare să fi avut loc în jurul anului 2500 înaintea erei noastre la curtea faraonului egiptean Kheops: după cum rezultă dintr-un sul de papirus descifrat în 1839, un magician pe nume Dedi, a tăiat, în fața monarhului care a construit celebra piramidă, capul unei găște și al unui bou; apoi a lipit capetele animalelor la loc, dobândind grație acestui miracol o pensie viageră „alcătuită din 1000 de pini, 100 de stacane de bere și 100 de legături de ceapă”.

De atunci și pînă astăzi, nici capacitățile de execuție ale minții umane, nici bazele psihice ale iluziilor vizuale, nici



Scamator în Evul Mediu

tehnica de distragere a atenției nu s-au mai modificat. Cu alte cuvinte, prestidigitatorul zilelor noastre dispune de exact aceleași posibilități ca în urmă cu 5000 de ani.

Cel puțin așa afirmă „magicianul” vestgerman Alexander Adrion, în lucrarea sa „Scamatorii, scamatorii”, recent apărută la Freiburg. O teză care nu merită să fie tratată cu ușurință, dată fiind personalitatea autorului ei. Profesionalist de mare succes pe scenele multor țări, Adrion este și licențiat în filozofie și psihologie. Printre prietenii săi se numără câteva figuri reprezentative ale literelor și artelor din R.F. Germania, ca scriitorul Heinrich Böll și actorul Maximilian Schell.

Spre deosebire de mulți dintre confrății săi, Adrion nu încearcă să-și păcălească publicul cu ieftine trucuri tehnice, achiziționate de-a gata de la atelierile de specialitate. „În ce mă privește, declară el, nu muncesc decît cu mine însumi — cu mințile, cu corpul, cu mintea mea”.

Dar, mai ales, el lucrează cu „fantezia neexploatăată” a spectatorilor. După opinia sa, „scamatoria” poate izbuti numai atunci cînd „un public inteligent e de acord să accepte iluzia, aducînd astfel drept contribuție propriei lui auto-iluzii”. Racordarea psihică a publicului la puterea de sugestie a artistului — dată în ce constă toată măiestria lui Adrion, aceeași ca a celebriilor magicieni ai trecutului.

În piețele târgurilor medievale, pe ia-

formează Adrion, atunci cînd nu erau spinzurați sau arși de vii ca „unelte ale diavolului”, iluzionistii uimeau trecătorii cu faimoasa „ceață albastră”, menită să-i învăluie într-un nimb tainic, scoțînd apoi mingi, monezi sau panglici din minci, din nas și din gură. În timp ce-și prezentau numărul, ei mormăiau tot soiul de formule cu rezonanțe pseudolatine ca: „hax, pax, max, deus adimax”, care mai târziu au devenit arhicunoscutul „hocus-pocus”.

La sfîrșitul secolului al XVIII-lea, un scamator de stradă din Paris, pe nume Miette, călca în picioare sau pisa într-o puilă ceasurile trecătorilor pentru a le restitui apoi intacte ori făcea omlete în pălării de fetru. Din veniturile realizate, el a deschis în cele din urmă, pe Rue Madame, un „cabinet ambulant”.

Mai târziu, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, magicienii cei mai de seamă își aveau propriile lor teatre (numai la Paris ființau simultan cel puțin cinci), dispunînd de complicate aparaturi mecanice. Ei făceau astfel să dispară elefanți de pe scenă, tăiau femeii cu ferăstrăul, decapitau băieți și aprindeau sute de lumînări cu un singur foc de pistol.

Pînă acum s-au publicat peste 10 000 manuale și tratate de iluzionism, păzite cu strînicie de cei în cauză, deoarece în paginile lor sînt consemnate toate secretele profesionale. Din unele calcule reiese că numai cu cărți de joc se pot executa mai bine de 17 000 de scamatorii.

Din păcate, constată cu tristețe Adrion, străvechea breaslă a măestrilor iuți de mînă și buni de gură e serios amenințată atît de actuala decadență a teatrelor de varietăți și music-hall, cît și de răspîndirea tot mai mare a mijloacelor mecanizate de distracție. Noi speranțe încep totuși să incolțească. Una din ele o reprezintă televiziunea: mai devreme sau mai târziu, lipsa contactului direct cu publicul va înceta să mai fie o piedică. Și atunci vom putea savura, în intimitatea căminelor noas-



— Nu vreau să insist prea mult

tre, farmecul multimilănar al inocenteilor iluzii de o clipă, consumate sub eticheta „Hocus-pocus”.

MAI EXISTĂ ROMANTICI

O caravelă pe Neva

În splendoarea unei nopți albe, pe gura Nevei a mai intrat o navă. În penumbra blindă, pinzele îi păreau țesute cu argint. Un vînt ușor o purta către întîlnirea cu palatele și piețele orașului adormit, pe sub aripile primitoare ale podurilor ridicate peste noapte. Clipocitul valurilor abia se auzea frîngîndu-se de trupul caravelei...

De unde venea și ce căuta, însă, acolo o navă ca aceea, pe care mările și oceanele lumii n-o mai văzuseră de secole?

Caravela „Neva” e fructul fanteziei și muncii stăruitoare a unui grup de tineri muncitori, studenți, școlari membri ai clubului de turism nautic din Leningrad. Unindu-și forțele, ei au chemat la o nouă viață un vechi vas de pescuit și l-au transformat într-o caravelă care amintește de acelea care l-au dus pe Columb peste ocean.

— E greu de spus cine a avut mai în-



Căpitanul caravelei

ții ideea, afirmă acum Rudolf Pojoghin, căpitanul caravelei. Căci cine n-a visat valuri înspumate și fărături necunoscute, călătorii romantice și aventuri? În cît nu sîntem niște originali. Construindu-ne această caravelă, ne-am realizat pur și simplu visul nostru.

Înainte de a așterne pe hîrtie schițele și calculele sale, căpitanul caravelei a studiat însă multe lucrări de istorie a navigației pe mare. Apoi a fost nevoie de un an de zile pentru reamenajarea navei, în care timp Pojoghin și prietenii lui au fost deopotrivă dulgheri, meșteri velieri și chiar croitori. Căci și costumele echipajului sînt de epocă...

Primul itinerar al caravelei „Neva” va fi Baltica și lacurile din nordul Rusiei.

FENOMENE NATURALE

Ciudata lumină din Mpara

În sătulețul tanzanian Kilwa-Massoho de pe coasta de est a Oceanului Indian poate fi văzut un ciudat fenomen natural căruia nu i se găsește o explicație plauzibilă. Nu departe de sat se întinde ramificația muntoasă Mpara. Seară de seară, pe crestele munților apare o lumină care amintește de reflexele unor flăcări. Nimeni nu cunoaște însă cauza acestui fenomen, deși cei mai curajoși locuitori ai satului s-au aventurat de multe ori pe creștetul munților. Fără să vadă însă nici un foc și nici o sursă de foc! Fenomenul e vizibil numai de la o distanță de 12 km, adică exact distanța între munți și sat. El a fost menționat încă în cronicile medievale arabe, iar din 1934 a suscitat și interesul multor savanți, care au formulat tot felul de ipoteze în legătură cu natura lui: s-a spus că lumina ar fi consecința unor emanații de gaz metan, urmarea unor descărcări electrice în atmosferă, consecința dezagregării elementelor radioactive, consecința... ș.a.m.d.

Cercetări detaliate au infirmat, însă,

... varia ...
... varia varia ...
... varia varia varia ...
... varia varia varia varia ...
... varia varia varia varia ...
... varia varia varia varia ...
... varia varia varia varia ...
... varia varia varia varia ...



apoi categoric toate aceste supoziții. Recent, în munții Mpara s-a deplasat o nouă expediție. Pînă cînd aceasta își va definitiva concluziile, printre băștinaii mai dăinuie credința că în munți ar trăi un mare balaur ce varsă foc și este invizibil pentru muritori.

DĂUNĂTORI ÎNARIPAȚI

San Marco

își pierde porumbeii

Pe toate cărțile poștale ilustrate, dar și pe fotografiile făcute de turiști, celebra piață San Marco din Veneția este plină de porumbei. Încît aproape că nici nu ne mai putem încchipui piața fără aceste zburătoare, care au ajuns să facă parte integrantă din peisajul venețian. Fotografii și vinzătorii de grăunțe își câștigă viața de pe urma locuitorilor înaripați ai orașului, iar turiștii au o distracție în plus.

Și totuși, porumbeii venețieni sînt în pericol. După cum se știe, Veneția este socotită azi orașul cel mai amenințat din lume. Iar rolul porumbeilor în degradarea construcțiilor, accelerată în ultimul timp, nu mai poate fi trecut cu vederea, întrucît nu e deloc neglijabil. Într-adevăr, alături de gazele arse emantate de industrii, murdăria porumbeilor depusă în cantități mari, descompune materialele din care sînt construite clădirile, monumentele și statuile. Multe opere de artă au fost astfel grav avariate în cursul anilor. Pentru a pune capăt acestei situații, municipali-



Distracție pentru turiști, calamitate pentru oraș

tatea orașului a hotărît să reducă la 50 000 populația de porumbei. Ceea ce înseamnă că circa 100 000 trebuie „exilați”.

Modalitatea de a scăpa de ei a constituit subiectul unei aprige discuții. Un plan inițial de reglementare a „nașterilor” a fost respins, deoarece era costisitor. Pînă la urmă s-a hotărît ca păsările să fie strămutate în regiuni periferice ale Italiei. Circa 10 000 de porumbei au și fost prinși cu plase speciale și expediți în Sardinia și Sicilia. Dar succesul operației nu este încă asigurat. Nimeni nu poate garanta că porumbeii vor accepta noile lor domiciliu și nu se vor întoarce la Veneția, căci n-au cum să fie reținuți cu forța.

CASA PRIETENIEI ROMÂNNO-SOVIETICE — BUCUREȘTI

PROGRAMUL MANIFESTĂRILOR în perioada 29 iunie — 5 iulie 1973

Vineri 29 iunie, ora 19,30: Rubrica: „Călătorind prin Țara sovietelor”. Conferința: „Trasee turistice din U.R.S.S.”. Va vorbi conf. univ. dr. Alexandru Roșu. Urmează un program de filme documentare și un film artistic.

Simbătă 30 iunie, ora 19,30: Festival literar: „O țară avem, o țară de glorie și împliniri”. Cuvînt introductiv — prof. univ. Dumitru Almaș. Urmează un program de lecturi în interpretarea unor actori ai teatrelor din Capitală și un film artistic.

Luni 2 iulie, ora 19,30: Ciclul: „Țara întreagă e singură voință — eincinaluși înainte de termen”. În dezbateri: „Relațiile de producție socialiste și perfecționarea continuă a activității economico-sociale”. Va vorbi conf. univ. dr. Dumitru Ciucur, „Timpul productiv — e avuție națională”. Va vorbi conf. univ. dr. Nicolae Bădiță, „Spiritul creator în dinamica economiei naționale”. Va vorbi ing. Lucian Marinete, director al Oficiului de stat pentru invenții și mărci. Urmează un program de filme documentare și un film artistic.

Marți 3 iulie, ora 19,30: Ciclul: „Ce țel animă literatura modernă”. Discuție la masa rotundă: „Universul moral al literaturii”. Participă: Ion Bănușă, poet; Viniciu Gafița, scriitor; Constantin Crișan, critic literar. Discuția va fi condusă de Victor Crăciun, critic literar. Urmează un program de filme documentare și un film artistic.

Miercuri 4 iulie, ora 19,30: Ciclul: „Magistrale ale progresului tehnic în U.R.S.S.”. „Utilizarea calculatoarelor în economia sovietică”. Va vorbi conf. dr. ing. Mircea Petrescu, prorector al Institutului politehnic București, „Automatica în noile tehnologii ale industriei sovietice”. Va vorbi conf. univ. dr. ing. Mihai Terișco. Urmează un program de filme documentare și un film artistic.

Joi 5 iulie, ora 19,30: Ciclul: „Omul socialist al secolului XX”. În dezbateri: „Demnitatea umană — principiu moral al orînduirii noastre”. Va vorbi Octavian Neamțu, doctor în filozofie, „Personalitatea și conștiința muncii”. Va vorbi Georgeta Dan Spinoiu, doctor în psihologie, „Dialectica relației om-cultură”. Va vorbi Vladimir Krasnasenski, șef de sector la Institutul de științe pedagogice. Urmează un program de filme documentare și un film artistic.

O asigurare utilă și oportună:

Asigurarea facultativă de accidente a conducătorilor de autoturisme și a altor persoane aflate în autoturisme

Intensificarea continuă a traficului rutier determină în mod inevitabil și creșterea pericolului producerii de accidente, cu toate măsurile ce se iau pentru prevenirea și combaterea cauzelor care le pot pricinui și cu toată grija crescîndă pe care o manifestă conducătorii de autovehicule pentru evitarea accidentelor.

Ca urmare, pentru a răspunde cerințelor deținătorilor de autoturisme în vederea realizării unor mijloace suplimentare de prevedere în condițiile intensificării circulației rutiere, Administrația Asigurărilor de Stat a introdus asigurarea facultativă de accidente a conducătorilor de autoturisme și a altor persoane aflate în autoturisme.

Această asigurare poate fi încheiată de către persoanele fizice cu domiciliul în R.S. România, deținătoare de autoturisme (înmatriculate în țara noastră) și acoperă cazurile de accidente produse în timpul în care conducătorul sau alte persoane (nenominalizate) se aflau în autoturism, inclusiv în remorca trasă de acesta.

Asigurarea poate fi încheiată și de către conducătorii amatori care conduc autoturismele altor persoane, numai dacă pentru perioada în care conduc autoturismele respective au încheiat și asigurarea, pusă la dispoziția lor, pentru despăgubiri datorate proprietarului sau deținătorului autoturismului ca urmare a pagubelor de avarii produse din culpa conducătorului amator autoturismului condus.

Asigurarea se încheie, de regulă, pe o perioadă de 1 an, însă, la cererea asiguraților, se poate încheia și pe o perioadă mai mică, dar cel puțin de 6 luni, fiind valabilă atît pentru accidentele produse pe teritoriul R.S. România, cît și în afara acestui teritoriu, inclusiv în timpul în care autoturismele sînt utilizate la concursuri, întreceri sau antrenamente pentru acestea.

Asigurarea se poate încheia, la alegerea asiguraților, la următoarele sume asigurate:

a) pentru fiecare persoană accidentată, dar cel mult numărul persoanelor corespunzător numărului de locuri stabilit în certificatul de înmatriculare al autoturismului, pe toată perioada asigurării:

- pentru cazul de invaliditate permanentă totală: 10 000 de lei;
- pentru cazul de invaliditate permanentă parțială, o parte din suma de mai sus, proporțională cu gradul de invaliditate;
- pentru cazul de deces: 5 000 de lei;

b) la dublul sau la triplul sumelor asigurate prevăzute la lit. a de mai sus.

În caz de producere a evenimentelor cuprinse în asigurare, sumele asigurate se plătesc persoanelor care au devenit invalide, iar în caz de deces

moștenitorilor legaii ai persoanelor decedate.

Prima de asigurare anuală pentru această asigurare este de 80 de lei de fiecare autoturism, la asigurările încheiate pentru sumele asigurate prevăzute la lit. a de mai sus, și respectiv de 160 de lei sau 240 de lei la asigurările încheiate pentru dublul respectiv triplul sumelor asigurate prevăzute la lit. a.

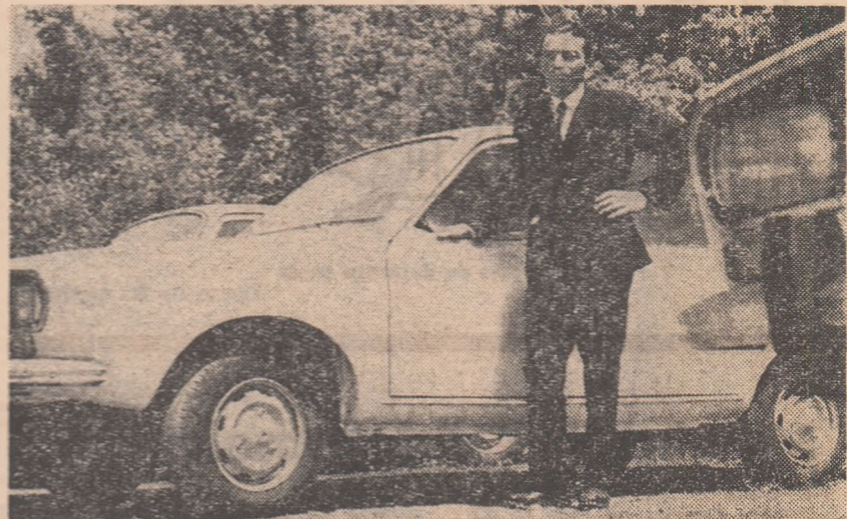
Asigurarea poate fi încheiată prin organele împuternicite de ADAS, inclusiv prin filialele A.C.R.

Avînd în vedere avantajele pe care le oferă această asigurare, precum și faptul că primele anuale de asigurare, care sînt accesibile, pot fi plătite și în rate subanuale, recomandăm deținătorilor de autoturisme, încheierea acestei asigurări, considerînd acest lucru ca o necesitate obiectivă de luare a unor măsuri suplimentare de prevedere pentru timpul în care se exploatează autoturismele.

St. Rădulescu
din
Administrația Asigurărilor de Stat — Centrală

NOU LA LOZ ÎN PLIC!

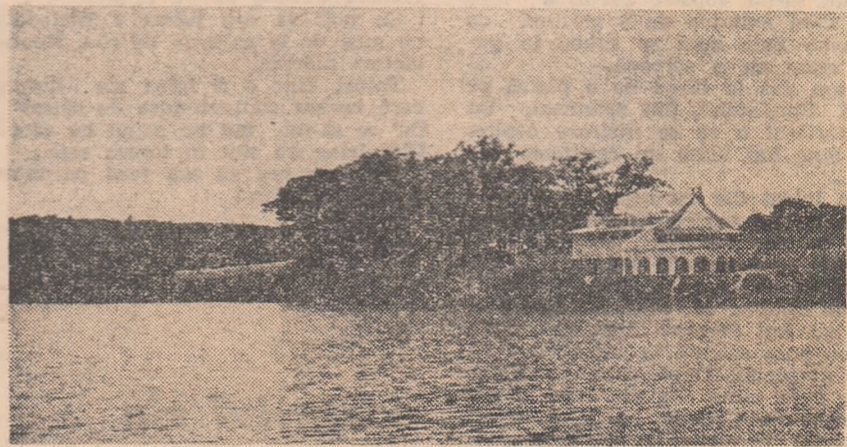
S-au introdus premii suplimentare constînd în autoturisme, butelii de aragaz și bani la seriile care se găsesc în vânzare. **Începeți!** Numeroase și valoroase premii suplimentare la Loz în plic. **NUMAI JUCÎND PUTEȚI CÎȘTIGA!**



Cu numai 6 lei Deatcu Marin din Caransebeș a cîștigat un autoturism „Dacia 1300”.

Pentru agenda dv. estivală:

HANUL „TREI IAZURI”



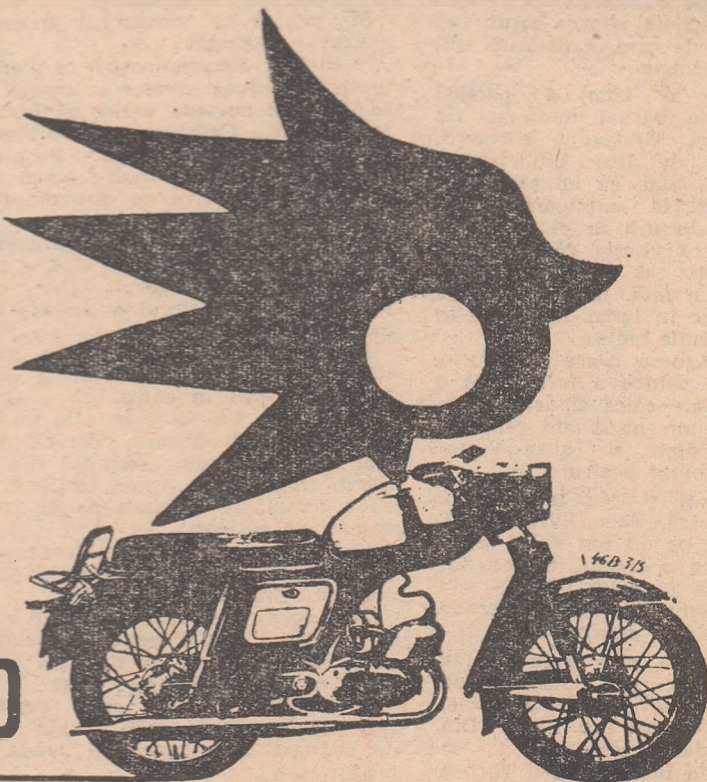
Pe D.N. 2 B, la circa 70 km de Iași, lângă localitatea Miclăușeni, hanul și campingul „TREI IAZURI”, într-un cadru deosebit de pitoresc, asigură oaspeților săi condiții confortabile pentru odihnă. Restaurantul unității oferă preparate din pește, specialități culinare locale, băuturi din renumitele podgorii ale Moldovei.

HANUL „TREI IAZURI” — unitate a cooperăției de consum — vă așteaptă cu tradiționala ospitalitate moldovenească.

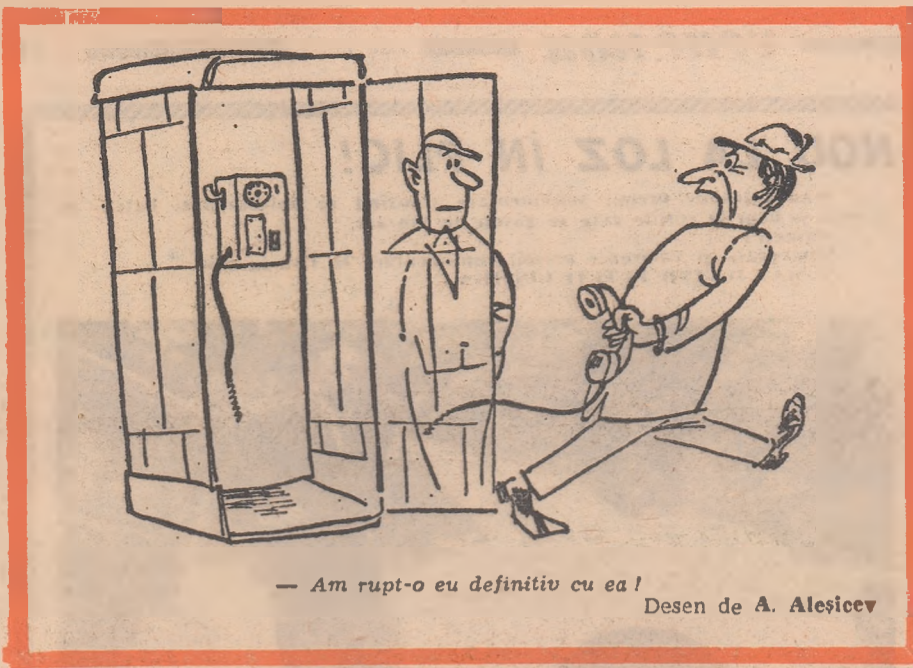


- „MOBRA” = 50 cmc
- „MOBRA” = 4 cai putere
- „MOBRA” = suspensie hidraulică
- „MOBRA” = stabilitate și confort
- „MOBRA” = 100 km de relaxare cu numai 5 lei
- „MOBRA” = parcare fără dificultăți
- „MOBRA” = 6 325 lei
- Motoreta „MOBRA” — utilă în orice călătorie!
- Motoreta „MOBRA” se poate cumpăra și cu plata în rate lunare!

mobra 50



RECCOM



— Am rupt-o eu definitiv cu ea!
Desen de A. Aleșicev

O bomboană de femeie

Dintre toate femeile pe care le cunosc, cea mai simpatică și mai săritoare e fără doar și poate Agnesa Vasilievna. O bomboană de femeie.

Toți din biroul nostru o iubesc. Fără excepție. O iubesc pentru firea ei sociabilă, pentru bunătatea și blîndețea ei. Nimeni nu știe să îmbărbăteze, să ajute un om, să-i inspire încredere în propriile forțe și chiar să-l facă să crească în ochii lui ca Agnesa Vasilievna.

Spun toate astea din proprie experiență. Nu demult așa m-au pocit la coafor, încît în loc de castaniu, cum vroiam să-mi vopsesc părul, a ieșit ceva care amintea de o grădină de zarzavat. Sau, cum se spune în popor, eram ca o sorcovă.

M-am dus la birou cu o piatră pe inimă. Bineînțeles, îmi spuneam, tot secretariatul o să se distreze copios. Mai bine îmi luam un certificat medical...

Am intrat dar cu capul în jos. Cu inima cît un purice. Dar deodată am auzit un glas dulce:

— Ce splendoare! Dar asta-i ultima modă de la Paris. Irina, de unde a luat coafeza ta vopsea asta? E un vis! Îmi închipui cum se uitau toți cu gura căscată în autobuz! (Aici avea dreptate). După care, aplecîndu-se spre mine, Agnesa mi-a șoptit la ureche: — Grozav i-ai tăiat nasul Karpaevei. Ia uită-te la ea, ce pieptănătură are astăzi. Parcă-i un ciine plouat. Hi-hi!

Și într-adevăr, după ce m-am uitat la dactilografa Karpaeva m-am liniștit. Avea dreptate, ciine plouat, nu alta!

Dar parcă-i vorba numai de coafură! Cîte griji și cîte neplăceri n-au oame-nii? Agnesa nu rămîne însă niciodată indiferentă. Trăiește prin viața colectivului.

Odată, în pauza de prînz, noi, fetele de la secretariat, croșetăm în grădina instituției. Astăzi e la modă să croșetezi. Correspondenta Lina Lialikova, proaspăt căsătorită, cu mult zel lucra o jachetă pentru soțul ei. Noi, care mai de care, îi dădeam sfaturi despre căsnicie.

— Linocika, ai făcut o partidă grozavă. Ai un bărbat minunat, i-a spus și Agnesa. Totdeauna bărbierit, cochet... Nu ca fiul bibliotecarei noastre, Jenka. Slab ca un schelet și veșnic cu cărți la subțioară. Nici nu-ți vine să te uiți la el... Dealtfel nici nu cred că citește cărțile alea; le ține așa, ca să se fandosească. Dacă aș avea o fată, n-aș da-o după el pentru nimic în lume. Mai bine aș omori-o cu miinile mele...

Nu zic că Agnesa n-are și defecte. Are. De pildă, pentru a face cuiva o bucurie, își poate călca chiar pe conștiință. Odată am auzit, de pildă, o discuție între dînsa și Taisia Viktorovna, șefa biroului nostru.

— Sînt pur și simplu îndrăgostită de dumneavoastră, Taisia Viktorovna, spunea Agnesa pe un ton dulce. Subțirică, zveltă ca o trestie. Sînteți făcută să dansați în rolul Gisellei sau al Julietei. Numai o soartă crudă v-a adus în biroul nostru.

Aici aproape că m-a pufnit risul. Noi o poreclisem pe biata Taisia „scîndură de călcat” și rideam de ea. Uscată. Sac de oase nu alta. Din colțul meu vedeam bine cum i se lumina însă fața în timp ce îi vorbea Agnesa. Care continua:

— Sînteți un om fericit. Maupassant

spunea că femeile slabe nu îmbătrînesc. Față de dv., bușteanul de Irina...

— Nu, sigur, nu despre mine era vorba. Doar nu demult, la ziua mea de naștere, sorbindu-și cafeaua cu frișcă, Agnesa mi-a spus:

— Ce feminină ești tu! Nu ca Taisia. Pe lingă dînsa trebuie să treci cu grijă, dacă te lovești te înțepi ca în ace. Hi-hi! Doamne, ce gît are! Nici să nu te gîndești să slăbești! Auzi tu? Te omor! Nici să nu te mai văd! Rămii așa cum ești. O adevărată matroană, maiestoasă și falnică. Nu ca fițele astea în pantaloni. Femeia trebuie să fie femeie...

Ei, poți să n-o iubești? Niciodată nu auzi de la ea ceva de rău. Numai lucruri plăcute.

Totuși, cine o fi Irina aia, despre care vorbea cu „scîndura de călcat”? Da' ce să-mi bat eu capul cu asta? Cîte Irine nu sînt în lumea asta...

Doar nu era să mă facă pe mine Agnesa buștean!

E. Țugulieva

Lipsea contactului viu cu călătorii...

Intr-o dimineață, înainte de a pleca în cursă, unul din șoferi l-a întrebat pe directorul parcului de autobuze:

— Nu v-ar suride o plimbare cu mașina mea?

— De ce? s-a mirat directorul.

— Știți... — s-a fisticit șoferul, mi-ar face plăcere să vedeți automatul de taxat pe care l-am perfecționat. Poate că ați vrea să-l urmăriți în „exercițiul funcțiunii”...

Și pentru că directorul se codea, șoferul a adăugat:

— Știți și dumneavoastră ce pierderi avem din cauza acestor automate. Ba se introduc monede vechi, ba bucățele de metal... Ca să nu mai vorbim de cei care merg pe blat... Problema asta m-a frămîntat mult: adică de ce n-ar putea rivaliza automatul cu taxatorii?

— Și? s-a înviorat brusc directorul.

— Am constatat că de vină e contactul viu cu pasagerul... Dar mai bine urcați. Și șoferul a deschis larg ușa autobuzului.

Directorul, care nu-și mai putea stăpîni curiozitatea, a urcat și autobuzul a pornit în cursă.

Lîngă ușa din spate se afla un automat de taxat obișnuit, doar că puțin mai înalt. Cum era începutul zilei de lucru, chiar de la prima stație mașina a fost luată cu asalt de un mare număr de călători.

— Nu vă împingeți, cetățeni! s-a auzit deodată glasul strident al automatului. Grăbiți la bilete!

După care a răsunat un zăngănit vesel de monede Uimit, directorul s-a ridicat puțin de pe scaun ca să vadă și să audă mai bine. Pe față i se citea ușor bucuria de care era cuprins. Într-adevăr, nimic mai simplu decît de adăugat la automate o bandă de magnetofon!

— Cine n-a mai luat bilet? a mormăit în clipa aceea pe un ton iritat

automatul. E chiar atît de greu să pregătiți mărunțiș înainte să urcați? Ia uite-i cum scotocesc, se caută în buzunare pînă coboară...

Autobuzul s-a oprit.

— Grăbiți coborîrea, grăbiți coborîrea! fi impulsiona automatul pe călătorii. Ia uite-i cum se mișcă, ca melcii...

După care, numaidect i-a luat la zor pe cei care se urcau prin față:

— Ce vă năpustiți așa? Mai întii la bilete!

Iar cînd mașina a pornit s-a auzit: — Ei, fir-ar să fie, plecați de la ușă! Stau ca niște butuci...

După un minut, automatul a anunțat însă vesel:

— Pregătiți biletele pentru control! Și cu o bucurie răutăcioasă în glas a adăugat:

— Cădeți voi în plasă acum, pușorilor, he-he...

Apoi, după o scurtă pauză, a izbucnit:

— Ce te repezi la mine, cetățene? Iar cînd cursa s-a apropiat de sfîrșit a conchis:

— La naiba cu toți pasagerii ăștia!

În sfîrșit, autobuzul s-a golit. Șoferul și directorul au deschis automatul și au calculat încasările. De uimire, directorul a mai numărat și a doua oară: suma încasată depășea mult valoarea biletelor vindute! Ar fi vrut să-l îmbrățișeze pe ingeniosul șofer, dar automatul a intervenit scurt:

— Dumneata mergi pe blat? Șofer, du-l pe pungașul ăsta la miliție!

Buimăcit, directorul a vărsat în orificiul automatului tot mărunțișul pe care îl avea în buzunar.

— Niciodată nu mi s-a mai întîmplat să mi se vorbească așa... a început el.

— Ia bilet, papă-lapte, i-a tăiat însă scurt vorba automatul.

V. Jilinskaite

Vizita unui extraterestru

— Se poate, tovarășe Kuzdiumov? a exclamat directorul. Doar te-am rugat să nu mai întîrzi. Dar degeaba. Ți-a intrat pe o ureche și ți-a ieșit pe alta. Data trecută te-am avertizat că e ultima oară cînd te mai iert. Și azi ai întîrziat jumătate de oră.

— Tovarășe director, am un motiv întemeiat, i-a zis Kuzdiumov.

— Da? Să aud și eu. Hai povestește. În orice caz, să știi că n-am uitat că anul ăsta ai îngropat vreo 30 de bunici, că mătușile dumitale au suferit de toate bolile de pe lume, că ai rămas cu liftul între etaje, că ai căzut într-o gură de canal; apoi ai fost curentat cînd te-ai suit într-un troleibuz, acasă a izbucnit un incendiu și, dacă nu mă înșel, în microraiounul unde locuiești a fost un cutremur. Sînt curios să aud ce ți s-a mai întîmplat?!

— Cînd o să auziți ce mi s-a întîmplat, o să...

— Bine, bine, dă-i drumul, l-a sfătuit directorul și și-a aprins o țigară.

— Să vedeți, a început Kuzdiumov. Azi dimineață, după ce m-am bărbierit, am băut un ceai și apoi m-am pregătit să plec la serviciu. La un moment dat, însă, am auzit soneria de la ușă. Cînd am deschis, pe cine credeți că am văzut?

— Pe Marina Vlady! a ris directorul. Bună ziua, Kuzdiumov! Mă găzduiești cîteva zile? La „Național” nu mai sînt camere de „lux”. Ești așa de draguț?

— Nu, tovarășe director, a dezmințit Kuzdiumov. În pragul ușii era un marțian. Un marțian adevărat. De pe Marte...

— Chiar..., directorul s-a înecat cu fumul de la țigară... de pe Marte?



— Pentru dumneavoastră...

• umor •
• umor umor u •
• umor umor umor •
• umor umor umor umor •
• umor umor umor umor •
• umor umor umor umor •
• umor umor umor umor •
• umor umor umor umor •



— Ar fi interesant de știut...

— De acolo. Era un omuleț verde, foarte drăguț. Avea cioc și trei picioare. A început să-mi explice de ce a venit; atunci l-am invitat în casă. Voiam să-mi notez într-un carnețel ce-mi spunea. Eram foarte tulburat; va să zică există extraterestri...

— Te înțeleg... a convenit directorul. Dar cum de a nimerit tocmai la dumneata?

— Din întîmplare, i-a explicat Kuzdiumov. Mai întii sunase la ușa vecinilor, dar Karpovii sînt în concediu.

— Asta-i tot? a vrut să știe directorul.

— Despre cioc v-am spus..., a recapitulat Kuzdiumov; avea trei picioare. Parcă ar fi tot. Da, o altă trăsătură caracteristică — le place să mănînce hîrtie. O mănîncă cum mîncăm noi piine. L-am servit cu o gămadă de ziare.

— Dar pe ce limbă ați vorbit? s-a interesat directorul.

— A, prin telepatie! i-a răspuns prompt Kuzdiumov. În timp ce mîncă, mi-a spus că ține ca toată lumea să afle de sosirea lui. Că doar n-a venit din Malahovka, ci de pe Marte. Dar pînă am discutat, a trecut o jumătate de oră. Încît am întîrziat. Cred, totuși, că e un motiv foarte serios. Gîndiți-vă, e vorba de întîlnirea dintre două civilizații.

— Ascultă Kuzdiumov, ești beat?

— Nu.

— Atunci ai întrecut orice măsură! a izbucnit directorul enervat. Sînt un om bun, care trece multe cu vederea, dar nu pot să rabd cînd văd că cineva mă crede prost. Te rog să te duci la Lidocika și să-i spui că de miine ești concediat!

Kuzdiumov a ieșit necăjit, a anunțat-o pe Lidocika despre hotărîrea directorului și a plecat acasă.

În hol îl aștepta marțianul. Ședea pe pervazul ferestrei, sprijinit pe cel de-al treilea picior. Stătea acolo și mesteca hîrtie.

— Știi ceva, marțianule! Du-te acasă! Pe Marte Nu m-au crezut. Și-i normal să fie așa, pentru că nici eu n-aș fi crezut. Dar hîrtia poți s-o iei cu tine. S-o dăruiești copiilor sau poartă unei fete iubite. Eu mai am o gămadă de ziare și reviste.

D. Ivanov
V. Trifonov