

MECANICII '61



POLIBUC

O nouă și continuă
provocare

Foaie de suflet lunară a Asociației "Promoția '61 MECANICĂ"

Anul 5 Nr. 2 • februarie 2009 • Apare în fiecare ultimă joi a lunii

Editorial

Din partea redacției



Reuniuni colegiale

Întâlnirea din 29 ianuarie

Noi despre NOI

Spleen

D'ale dascălilor universitari

Cronică teatrală

Domnul Sisif

Inginerie

Common rail



Creație literară

Masa tăcerii

Critică și cronică literară

Carte pentru noți tardzii

Turism

O recenzie în trafic...

Opinii

Un punct de vedere...

Și totuși foaia de suflet...

Important

Propunere...

La mulți ani

Galeria foto



Editorial

DIN PARTEA REDACȚIEI

Noua redacție vă transmite un „Bun venit!” tuturor cititorilor revistei și dorește să vă comunice modul ei de lucru.

Suntem hotărâți să continuăm tradiția revistei, aceea de a reflecta cât mai bine viața și preocupările absolvenților Institutului Politehnic București, promoția 1961.

Dorim ca revista să fie o tribună la care să aveți acces toți. Ca urmare, vă invităm călduros să eliminați ori ce complexe vizavi de scris, dacă se întâmplă să aveți astfel de complexe, să puneți mâna pe pixuri și să ne trimiteți cât mai multe articole. Aveți grijă ca articolele să fie redactate într-un limbaj decent, să nu facă obiectul unui atac la persoană, să nu conțină elemente xenofobe sau de partizanat politic și să nu jignească sentimentele religioase ale celorlalți! Ca să poată fi publicate în revista din luna în care ni le trimiteți, articolele trebuie să ne parvină până în ziua de 15 a lunii respective.

Dacă va fi cazul, vom face unele retușuri cosmetice articolelor și vom elimina pasajele care nu se vor conforma criteriilor de mai sus. În astfel de situații vom retrimite articolele autorilor lor pentru a-și da acceptul la corecturile făcute.

Rubricile vechi sau noi ale revistei vor avea un titular, după cum urmează:

- Editorial: Dumitru Constantin
- Reuniuni colegiale: Mirel Vanca
- Din isprăvile colegilor: Adrian Popa
- Inginerie: Enescu Nicolae
- Opinii: Radu Gruia
- Creație literară și cronică literară: Corina Firuță
- Cronică teatrală: Mirel Vanca
- Turism: Miron Teodor
- Umor: Victor Popescu
- Galeria foto: Enescu Nicolae

Articolele din cadrul rubricii pot fi scrise de titularul acesteia sau de oricare alt coleg. În lunile în care pentru o anumită rubrică nu există alte propuneri, articolul pentru rubrica respectivă va fi scris de titularul rubricii.

(Continuare în pagina 24)



Reuniuni colegiale

ÎNTÂLNIREA DIN 29 IANUARIE

ArtemiuVanca

Această întâlnire a fost precedată de câteva evenimente care ne-au obligat la un nou început. O să le recapitulăm în ordine cronologică, împreună cu modul în care s-au reflectat ele în întâlnirea din ianuarie.

La întâlnirea din noiembrie 2008, Teodor Miron a făcut o prezentare a poetului iranian Omar Khayyam

și a citit din poezia lui. Prezentarea s-a bucurat de succes și, brusc, ne-am dat seama că întâlnirile noastre ar deveni mai atractive dacă în programul lor am intercala, de fiecare dată, și un moment cultural. Drept urmare, autorul acestui articol a decis să-și facă, cu prilejul acestei întâlniri lansarea cărții sale „Comoara din Dealul Magiarului”. Cartea s-a bucurat de prezentarea binevoitoare a lui Adrian Popa și a fost primită cu simpatie și interes de către colegii noștri prezenți la întâlnire.

Lansarea a fost precedată de-o întâmplare anecdotică. Pe drumul de acasă spre restaurant ne-am dat seama, eu și Ani, că n-am luat bani cu noi. Nu mai era timp să ne întoarcem. „Oare o să vindem atâtea cărți încât să avem cu ce ne plăti consumația la restaurant?” m-a întrebat Ani. Din fericire, aproape fiecare coleg a ținut să-și achiziționeze câte un exemplar, cu autograful autorului, și, din păcate, n-am putut satisface toate cererile. Fiind sceptic cu privire la succesul cărții, luasem cu mine doar 16 exemplare.

Cu banii primiți „doar” pe șase cărți, ne-am achitat consumația amândoi. Îmbucurător este faptul că vor urma alte lansări, ale unor cărți de literatură beletristică sau tehnică, scrise de colegii noștri cu prilejul următoarelor întâlniri.

La sfârșitul anului trecut, colegul nostru Radu Gruia ne-a făcut cunoscut că renunță la calitatea sa

de redactor șef al revistei „Mecanicii '61 PoliBuc” și că va da site-ului său pe care era publicat formatul electronic al revistei, o nouă destinație. Gestul lui Radu, ne-a descumpănit și ne-a creat serioase probleme: Cine va fi noul redactor șef? Cine va tehnoredacta revista? Ce facem ca să nu-i întrerupem apariția? Toate acestea probleme și-au găsit, din fericire, rezolvarea. Să începem cu ultima.

Adrian Popa, întemeietorul revistei, s-a înhamat la treabă, ne-a mobilizat pe câțiva dintre colaboratorii statornici ai revistei, și la întâlnire ne-a înmănat fiecăruia numărul din ianuarie 2009 al revistei. A



La predarea de ștafetă, laudele „șefului” pentru cel care pleacă și urările de succes pentru cel care vine sunt primite cu satisfacție de Radu respectiv Mirel.

reușit nu numai să asigure continuitatea apariției revistei, ci și să scoată un număr de o înaltă ținută editorială, care, grație codului ISSN, realocat, va putea fi găsită și în câteva dintre cele mai mari biblioteci din țară.

Prin discuții repetate și „negocieri” intense, care au avut loc din inițiativa și în prezența președintelui nostru Constantin Dumitru, s-a definitivat colectivul de redacție așa cum apare el în caseta redacțională de pe ultima pagină a revistei. Mirel Vanca a făcut în cadrul întâlnirii, un apel la colaborare, colegilor prezenți, solicitându-le să trimită, fiecare, cât mai multe materiale. Cu această ocazie, repet acest apel pentru colegii atașați de revistă, oriunde s-ar afla ei. Pentru a ușura scrierea revistei am obținut acordul unora dintre noi să devină titulari de rubrici. Lista rămâne deschisă și așteptăm ca și alți colegi să se ofere să patroneze o rubrică în revistă, lăsându-le libertatea să propună pentru tema care le este cea mai la îndemână.

Corina Firuță a fost convinsă să tehnoredacteze din nou revista, ajutată de nepoata sa, Simona.

Comitetul director a apreciat foarte mult oferta lui Radu Mihalcea de-a redacta revista în SUA și îi mulțumim pentru aceasta. Colegii noștri au fost însă de părerea că revista trebuie redactată acolo unde trăim majoritatea dintre noi. Dorim, din toată inima,



să ne bucurăm și în continuare de colaborarea lui Radu și-l invit, și pe această cale, să devină unul dintre titularii de rubrică.

Pentru meritul de-a fi redactat revista noastră timp de un an și ceva și pentru modul cum a făcut-o, Radu Gruia a fost declarat „Colegul anului 2008”. Anunțul a fost primit cu aplauze și cu exprimări de regrete pentru renunțarea de către el, la funcția de redactor șef și

Riri are tot timpul de spus ceva cu haz și este tot timpul pregătit pentru un răspuns pe stilul lui.

la tehoredactarea revistei, regrete la care m-am asociat cu toată convingerea și eu, fostul lui redactor șef adjunct.

Au fost mai mulți colegi care au ținut să ia cuvântul la această întâlnire și să comenteze evenimentele la care au asistat. Ei se numesc: Constantin Dumitru, Adrian Popa, Corina Firuță, Radu Gruia, Ileana Gruia, Marin Moise, Teodor Miron. După cum vedeți, a fost o întâlnire animată! La asta au contribuit și cele trei feluri de vin servite, printre care, la loc de cinste s-a situat pelinul de Giurgiu.

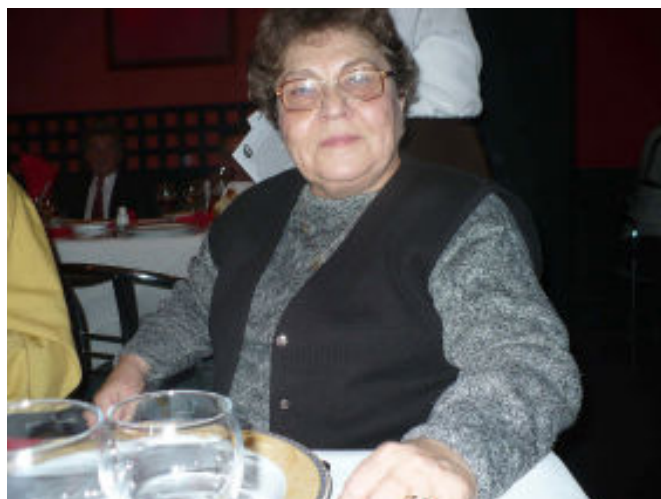
Întâlnirea a avut loc, pentru prima oară, într-o sală de la parterul restaurantului „Select”. Sala este mai mare, mai aspectuoasă ca cea de la etaj, și, spre deosebire de cea de sus, are mese lungi, la care am putut lua loc mai multe persoane, ceea ce a făcut ca atmosfera să fie mai prietenoasă iar glumele lui Riri să fie auzite de mai multă lume. A lipsit și gălăgia de altă dată, care dădea reuniunilor noastre aspectul unei adunări de oameni surzi. După părerea lui Ani, a lipsit doar dansul.



Așa da! Sus paharul, sus / Ca să ai ceva de spus!



Adelina, Corina și Doru s-au încadrat perfect în atmosferă: zâmbete și fețe luminoase.



Nina, Nina, Cocolina / Ea ne încasează cina.



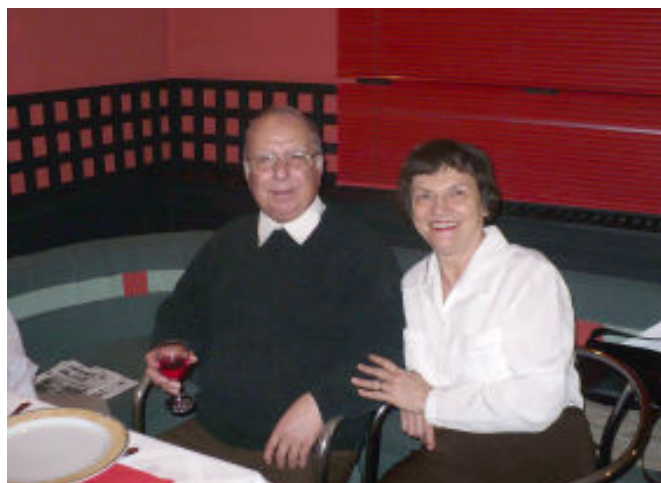
Cărei amintiri îi zâmbește Ileana? De ce o fi tristă Mihaela? Pe cine dezaprobă Coca?



Marin Moise, un orator surpriză.



George, ce ai cu mine? Ce te apasă Mircea? Costel pare a ști ceva.



Ani îi mulțumește lui Stănel, în numele nostru, pentru pelinul adus.



Cu doar un pahar de apă în față nu poți fi mai vesel.



Dezvăluiri legate de o recentă întâlnire cu Licuriciul nostru cel mare.



Noi despre NOI

SPLEEN...

Nae Enescu

Este duminică, o zi splendidă, insorită, dar cu puține grade în termometrul nostru Celsius: doar 2! Nu știu ce motiv aș avea să fiu sictirit, dar asta este starea mea momentană. Poate că și atmosfera generală în scumpa noastră patrie este cam tot la fel: atacuri la casele de schimb valutar și la bănci, furturi de arme din depozitele armatei, crime pentru care nu se găsesc criminalii, un buget de “cacao”, pentru că: “nu e bani” etc. Peste toate astea poveștile cu Poli, cea dragă nouă, care se clatină în bătaia “vântului schimbării”, sub umbrela peticită pe care ne-a impus-o convenția de la Bologna a universităților europene.

Cred că știți cu toții că am trecut la 4 ani de școală, cu un proiect de licență care se face în paralel cu cursurile semestrului al optulea și cu o susținere la aceleași date ca totdeauna, adică sfârșitul lui iunie și câteva zile din iulie. La vară vom avea primii absolvenți ai promoției “trunchiate”, pentru care încă nu s-a stabilit titlatura ce se va scrie pe diploma lor. Urmează ca din toamnă să înceapă primele cursuri de “master” instituționalizat, care va avea cam trei forme: a) de continuarea studiilor din cei 4 ani anteriori; b) master pentru studii complementare; c) master pentru studii interdisciplinare. Vineri am avut colectiv de catedră și ne-am frecționat creierii să vedem cum vom continua cu cele două mastere interdisciplinare, care funcționează actualmente la noi la catedră, ca învățământ postuniversitar.

Ca să fiu mai clar, iată cum s-a trecut în 2005 la această formă de învățământ.

Planurile le-au făcut colegii de la catedrele de specialitate, care s-au preocupat, în principal, de propria lor piele, adică să aibe ore suficiente pentru a nu suferi la salariu sau la ieșiri forțate la pensie. Din această cauză au tăiat “în draci” orele de la materiile din anii 1-3, așa că studenții nu prea mai au o bază solidă la materiile de tehnică generală, matematici etc. De exemplu, eu țin un curs de Mecanică la anul I sem. I, când studenții nu au cunoștințe suficiente de matematici, așa că trebuie să le dau un compendiu privind ecuațiile diferențiale și alte elemente, pe care ei le vor studia în sem. II. Teoria mecanismelor se face în anul II sem. I, organe de mașini tot în anul II, sem. II, în paralel cu rezistența materialelor. Astea sunt niște exemple de la facultățile de tip mecanic, dar aiureala asta este la toate facultățile Politehnicii. Întrebându-l pe un coleg decan, despre ce le vor mai preda studenților la cursurile de master, dacă ei le fac aproape toată materia de specialitate în primii 4 ani, mi-a răspuns: “Lasă, să ajungem acolo și după aceea, mai vedem noi ce-o să fie!”

Iată că am ajuns acolo și sunt curios ce materii vor plasa în planurile de învățământ. Deja ministerul, al cărui șef este doamna noastră rector, a atras atenția ca în aceste planuri, să nu se regăsească materii predate în primii 4 ani!

Eu încep să-mi cam fac bagajul de la școală, asta fiind pentru mine ultimul an de activitate prevăzut de lege. Am însă un gust amar privind la ceea ce rămâne după noi pe băncile școlii: studenți puțini la ore, dezinteres pentru învățatură, absenteism la examene, dată fiind posibilitatea de avansare într-un an următor cu vreo 4 restanțe etc. În plus, la majoritatea facultăților nu se mai susține concurs de admitere, fiind suficient dosarul de înscriere cu media la bacalaureat. În aceste condiții, studenții se înscriu la câteva facultăți și, dacă sunt admiși la mai multe, preferă pe cea al cărui nume sună mai frumos sau la care învățătura este mai ușoară. Oferta este mai mare decât cererea, pentru că absolvenții de liceu sunt din ce în ce mai puțini, iar universitățile particulare atrag pe cei cu bani și cu puțin chef de carte. La ei, criteriile de promovare sunt mult mai blânde, ca să nu zic altfel...

Să sperăm că totuși învățământul ingineresc nu se va sufoca - chiar dacă tinerii din ziua de azi vor să fie “studenți”, nu “școlari” -, și că industria noastră se va revigora, pentru ca cei care devin ingineri să-și găsească de lucru în specialitate după absolvirea facultății.

Mă uit din nou la soarele de afară și simt nevoia să ies la aer curat!

Așa că, dragi colegi, pe data viitoare!



Noi despre NOI

Din isprăvile colegilor

D-ALE DASCĂLILOR UNIVERSITARI

Adrian POPA

Este cunoscută aserțiunea că cea mai importantă realizare a cuiva, într-o viață întreagă, este aceea de a fi format un Om, un discipol. Cu atât mai mare este izbânda, cu cât a contribuit la formarea mai multor Oameni.

Apanajul unei astfel de creații este hărăzit mai ales dascălilor, profesorilor, care asemeni “apostolilor neamului” (cum erau socotiți învățătorii din prima jumătate a secolului XX, cei ce influențau puternic conturarea caracterelor tinerelor vârstare umane), contribuie la formarea profesională, dar nu numai, a învățăceilor. Așa cum noi purtăm amintiri durabile despre unii dascăli care ne-au marcat cariera, certamente colegii noștri profesori universitari au discipoli care-i venerază.

Încă din prima încercare monografică a Promoției, difuzată la întâlnirea de 35 ani de la absolvire, intitulată (spre aducere aminte) “Caiet de notițe la cursurile postuniversitare de viață” la secțiunea “Topuri în ierarhii funcționale (profesionale)”, puneam pe primul plan: pe colegii „Din activitatea didactică universitară” și înșiram numele a cinci profesori universitari, dintre care patru au fost chiar “șefi de catedră”: Stoian PETRESCU - colegul șef de promoție (Catedra de Termotehnică), Nicolae ENESCU (Catedra de Mecanică), Iosif TEMPEA (Catedra de Mecanisme) și Gheorghe CALEA (Catedra de Tehnologia Materialelor și Sudură).

Toți aceștia au fost obligați - prin rigorile legii învățământului universitar - să facă (pe lângă activitatea didactică) cercetare științifică (cel puțin pentru elaborarea tezei de doctorat), să aibă lucrări științifice publicate (articole, manuale, cărți), pentru a parcurge etapa “prof.dr.ing.” înainte de “șefia de catedră”.

Ce știm noi colegii despre aceste “isprăvi” ale lor?! Unii dintre noi îi judecăm poate prea aspru pentru distanța pe care câțiva dintre ei au pus-o față de “adunătura de Mecanici '61” (nu ne deranjează, chiar ne onorează această titlatură), adică față de noi, cei care am decis că e bine să ne vedem din când în când.

Au făcut-o dintr-un sentiment elitist, de detașare superioară?! Sau poate dintr-o modestie exagerată (“Cum să vă povestesc despre ultima Conferință internațională de ... la care am participat”) ?!

Ca să repar această distanțare și să încerc să-i aduc în sânul familiei pe acești “fii risipitori”, mi-am asumat, ca titular al acestei rubrici, onoarea de a sta de vorbă cu aceste vârfuri ale promoției noastre. A sta de vorbă reportericește, adică să le iau câte un interviu, dacă vor fi de acord. Cu doi dintre cei vizați am și discutat. Nu numai că au fost de acord, dar au agreat ideea interviului. Una e să răspunzi la niște întrebări provocatoare și alta să-ți faci un laudatio “da capo al fine”.

Așa că, patru numere de acum încolo, o să-i plictisesc pe ei cu întrebările mele sâcâitoare, dar e sigur că răspunsurile lor vă vor satisface curiozitatea și vă vor susține treaz interesul pentru “isprăvile colegilor universitari”.

Așa să ne ajute Dumnezeu !



Cronică teatrală

DOMNUL SISIF

Mirel Vanca



“*Domnul Sisif*” este titlul unei piese de teatru, cu două personaje, scrisă de Radu F. Alexandru. Înainte de-a vedea piesa, titlul mi s-a părut neinspirat, ca să nu zic tâmpit. Asociația dintre „domn” și „Sisif” mi s-a părut una nepermisă, deplasată, aiurea. Nici după spectacol, nu mi-am schimbat părerea. Întors acasă, am deschis dicționarul la Sisif. Iată ce am citit: „*Rege al Corintului, renumit pentru viclenia sa. și-a atras mânia lui Zeus, care l-a osândit la chinuri veșnice în Hades, silindu-l să împingă neîncetat pe un povârniș o stâncă uriașă, care, ajunsă pe culme, se rostogolește la vale.*” Încerc să suprapun imaginea personajului principal masculin din piesă, un domn de vârsta noastră, peste această definiție. Oricât o sucesc și o învățesc, nu se potrivește deloc. Vreau să judecați și voi, și la urmă să-mi dați sau nu dreptate. Poate fi numit viclean cineva care animat de dragostea pe care i-o poartă tovarășei lui de viață, îi întinde o mână de ajutor încercând să-i oprească afundarea în descurajare și deznădejde? Eu zic: nici într-un caz! Poate fi numit efortul de-a ajuta pe cineva, chin? Eu zic că nu. Voi ce ziceți?

Eu aș fi intitulat piesa aceasta „*Dreptul de-a fi fericiți al celor din vârsta III-a*”. Despre asta-i vorba în spectacol și la asta subscriu cu ambele mâini. Poate vreți să știți dacă autorul piesei dă și rețeta acestei fericiri? Bineînțeles că dă, dar, rețeta se înmânează doar personal, celor prezenți la spectacol.

Spectacolul are loc la sala ARCUB, cei doi interpreți sunt Ileana Stana Ionescu și Ion Lucian, iar regia este semnată de Mircea Cornișteanu. Piesa durează doar o oră. Vă asigur că o să vă placă. Pe lângă tema de mare actualitate pentru mecanicii '61, dialogul din piesă este, pe alocuri, savuros.

P.S.

Ani, căreia îi citesc articolele după ce le scriu, a insistat să divulg și soluția, pentru cei care nu vor putea vedea piesa. Dacă, de exemplu, pe soții Argireanu, din Australia, nu i-am convins să vină la spectacol, la cererea lor le-o voi trimite, frumos ambalată într-o hârtie pe care să scrie „*Fericirea depinde de noi*”.



Inginerie



COMMON RAIL

Radu Mihalcea

Una dintre bucuriile copilăriei mele a fost să alerg în urma camioanelor marca Praga R.N. – Vă mai aduceți aminte de ele? - și să inspir mirosul delicat – mi se părea mie – al gazelor de eșapament. Ce deliciu, pe vremea când nu treceau mai mult de două camioane pe zi pe strada unde locuiam! Pentru o clipă scăpam de mirosul omniprezent al mării și trăgeam în piept cu nesaț parfumul industriei acelea enigmatice, în stare să fabrice autocamioane! Ceea ce simțeam era însuși progresul tehnic... Începuseră lucrările la canalul Dunăre - Marea Neagră și camioanele importate din Cehoslovacia erau semnul vizibil al demarării economiei în anii de după război.

La cursurile de motoare ale profesorilor Bărănescu și Aramă am aflat o mulțime despre felul în care se desfășoară arderea într-un motor cu ardere internă, însă nu am primit decât informații generale despre sistemele de alimentare cu combustibil: carburatoare – pentru motoarele Otto – și sistemele cu injecție pentru motoarele Diesel. Prima mea întâlnire cu acestea din urmă a avut loc la Șantierul Naval din Constanța, unde echipa pe care o conduceam a primit ca sarcină să repare motorul unei șalupe. Ca mai toate șalupele de construcție românească din acea vreme, aceasta era dotată cu un motor Diesel cu patru cilindri, care realiza 45 CP la 1500 rot/min, fabricat la uzinele Tractorul din Brașov și folosit intens și în agricultură.

Motorul ca motorul...dar...alimentarea lui...?! Am desfăcut cu evlavie mai întâi pompa de injecție și am admirat în tăcere axul cu came lustruit oglindă, pe urmă luciul cilindrilor de pompă și precizia cu care au fost alese pistonășele, în așa fel ca pierderile de combustibil să fie minime dar totuși sistemul să nu se gripeze... Am luat în mână conductele îmbârligate care făceau legătura cu injectorul fiecărui cilindru... Am desfăcut fiecare injector în parte și am încercat să înțeleg cum a gândit constructorul ca să realizeze două funcții diferite pornind de la un

singur jet de combustibil sub presiune: să deschidă injectorul și să-și injecteze combustibilul... Măiii...! Ce construcție inteligentă!

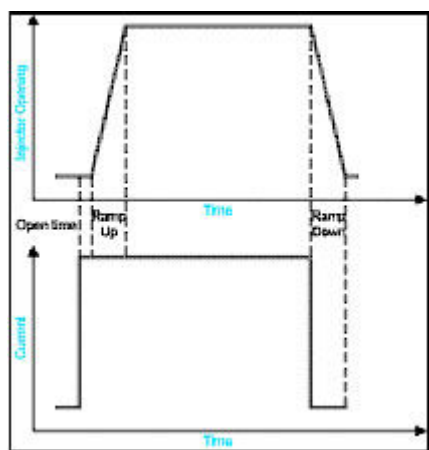
Am reparat motorul, l-am remontat pe șalupă și din nou am avut plăcerea – de data aceasta cam îndoielnică – să inspir gazele de ardere – cam negre... hmmm! – și să determin consumul: 11 l / oră la puterea maximă.

Cincisprezece ani mai târziu lucram la simularea pe computer a funcționării instalațiilor hidraulice de putere. Era perioada de început a digitalizării proceselor, care ulterior a dus la un salt calitativ uriaș în construcțiile de mașini. Mă ocupam mai întâi cu scrierea ecuațiilor diferențiale care descriau procesele dinamice de curgere, pe urmă de corelarea acestora cu cele care descriau deformațiile pereților conductelor sub influența presiunii interne, precum și cu cele care descriau variabilitatea volumului coloanei de lichid pusă sub înaltă presiune... Vă dați seama despre ce scriu eu acum? Cu 20 de ani mai înainte noi învățaserăm că o conductă cu diametrul interior de 1 mm și cu pereții de 3 mm este indeformabilă! Noi învățasem că o coloană de lichid este incompresibilă...

De unde?! Care incompresibilitate? Totul constituia un sistem elastic care vibra ca o coardă de pian și în care nu se puteau măsura vârfuri de presiune de peste 1000 de bari!

Măsura? Cum asta? Cu ce? Cu... manometrul...? Acesta stătea neclintit la 300 bari, fiindcă nu era în stare să urmărească comportamentul dinamic al sistemului elastic... Vârful de presiune se manifesta numai timp de câteva picosecunde și la început a apărut numai în simulările pe computer... Au trebuit să mai treacă câțiva ani până ce au fost construite atât sisteme de măsurare a presiunii cu răspuns ultrarapid, cât și computerele adecvate, în stare să digitalizeze și să înregistreze miliarde de valori rezultate din măsurători, pentru a putea primi confirmarea că simularea făcută atunci descria fenomenul real...

În 1978 am participat la simularea comportamentului dinamic al presiunii de injecție considerând o instalație completă, formată din elementul de pompă de injecție, din conducta



îmbârligată și terminând cu injectorul care se deschide într-o cameră cu presiunea de 25 bari, realizată în mod curent la sfârșitul cursei de compresie a pistonului...

Ce rezultat!

Ce haos în procesul de injecție! De necrezut! Multiplele unde de șoc care se formează în conductă din cauza curburii acesteia și din cauza închiderii și deschiderii diferitelor ventile puteau duce – la anumite turații ale motorului – la o presiune în vârful injectorului, mai mică decât presiunea aerului în camera de ardere! Nu combustibilul era injectat, ci aerul comprimat pătrundea în injector! Cum să ardă complet combustibilul, cum să nu scoată fum un motor ca ăsta...!... Măiii....

Cincisprezece ani mai târziu băiatul meu lucra la determinarea dinamicii procesului de ardere în cilindru motorului, folosind un sistem laser ultrarapid cu care determina compoziția chimică momentană a gazelor într-un singur punct în cilindru chiar în timpul funcționării motorului. Rezultatele surprinzătoare au fost ulterior confirmate și de alți cercetători: în spatele primului front de flacără rămâne – într-o primă fază, înainte de amestecarea cu celelalte gaze din camera de ardere - încă mult oxigen nears și mult oxid de carbon, așa că, dacă atunci s-ar injecta o cantitate suplimentară de combustibil, aceasta ar avea șansa să ardă complet... Așa s-a născut conceptul injecției fragmentate: cantitatea de combustibil necesară arderii ar urma să fie injectată în mai multe tranșe...

Multiple injecții de fiecare dată...? Cum să realizezi așa ceva? Dinamica sistemului mecanic de injecție abia permitea creșterea turației până la 2000 rotații pe minut... Cum să faci două sau chiar mai multe injecții în timpul unei jumătăți de cursă a pistonului ...? Despre ce cantități și despre ce timpi era vorba?

Hai să facem niște socoteli!

Să luăm un motor în patru timpi, care se învârtă cu 1800 rotații/minut, adică cu 30 rotații/secundă. La fiecare 33 ms are loc un ciclu, ceea ce înseamnă că pentru cursa motoare rămân cam 8 ms. Combustibilul ar trebui injectat cam 1/3 din acest timp, ceea ce înseamnă că durata injecției ar fi de cam 3 ms. Dacă are loc o singură injecție, atunci în acest timp acul injectorului trebuie să se deplaseze ca să deschidă orificiul, trebuie să rămână deschis ca să curgă combustibilul și trebuie să închidă orificiul... (vezi diagrama alăturată) în 3 ms! Și asta la (numai) 1800 rotații/minut! Ce s-ar întâmpla dacă turația ar trebui să fie de trei ori mai mare – pentru ca motorul să ofere o putere mai mare – iar cercetările ar arăta că injecția ar trebui fragmentată în 5 tranșe? Pentru fiecare tranșă ar sta la dispoziție numai 0.2 ms. Nici-un sistem mecanic nu este în stare să ofere un asemenea comportament dinamic! Adio ardere completă, adio reducerea consumului, adio eliminarea fumului, adio reducerea poluării... Adio...

Ce probleme! Ce greutateți...

Acum apare ceva care permite aprecierea valorii cercetării fundamentale, a curiozității omului de știință...Trebuie renunțat la sistemul de acționare mecanic cu arcuri și arculețe, al cărui comportament dinamic era mult prea lent. Soluția trebuia căutată într-un sistem acționat electric, cu toate că nici comportamentul dinamic al unei bobine cu miez magnetic, care acționează asupra acului de injecție, nu este suficient de rapid. Ce este de făcut?

Într-un colț al fizicii, foarte îndepărtat de construcția de motoare termice, un cercetător singuratic a observat un fenomen ciudat: în prezența unui câmp magnetic un cristal de cuarț se deformează instantaneu. Dacă câmpul dispare, cristalul își revine, tot instantaneu... adică într-o perioadă de timp cu mult sub 0,1 ms! S-ar putea folosi această proprietate la acționarea acului de injecție?

Dar și aici apar probleme, fiindcă nici formarea unui câmp magnetic nu se produce cu viteza luminii, ci necesită o perioadă de timp! Iar timp... nu era la dispoziție...

Hai să mai facem o socoteală...considerând



același motor, care în varianta modernă nu consumă decât 4 l/oră la 4000 rotații/minut. Asta înseamnă că pe ciclu trebuie injectați... 2 ml! Dacă se folosesc 5 tranșe, atunci sunt 0.4 ml/tranșă care ar dura 0.2 ms. Atunci debitul pompei ar trebui să fie de 7.2 l/oră,



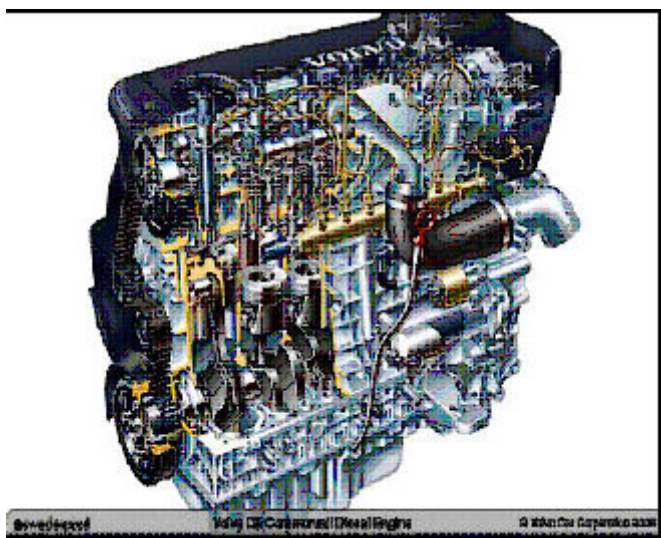
acul de injecție?

ceea ce este remarcabil, dacă ținem seama de dimensiunile microscopice ale acului de injecție...

Au mai trecut 10 ani de cercetări înfrigorate... Cum se poate folosi un cristal de cuarț drept motor linear, care să acționeze

S-a putut! În figura de mai sus aveți o secțiune printr-un injector modern, acționat piezoelectric. Sistemele de injecție actuale pot face până la 9 injecții pe cursă și asta chiar și la motoarele de competiție care pot atinge 6000 rot/min (La motoare Diesel: vă dați seama, motoare Diesel care sunt în stare, în prezent, să mențină un regim de funcționare de durată la 6000 rot/min, față de 1500 rot/min acum 50 de ani!!) sau chiar 18.000 rotații/minut (motoare pe benzină)... Acul injectorului se deschide la mai puțin de 0.1 ms după ce a primit impulsul electric! De neimaginat, pentru... puterea de imaginație a studenților de la Mecanică din anii '60!

În fotografia alăturată vedeți conducta denumită



common rail, colorată cu galben și plasată în mijlocul motorului. Denumirea ei – în traducere “linie comună” – este folosit pentru întregul sistem de injecție. Diametrul relativ mare al conductei se explică prin faptul că aceasta servește atât ca vas de expansiune pentru atenuarea variațiilor de presiune cauzate de funcționarea pompei cât și ca rezervor de combustibil sub presiune. Pentru toți cilindrii se folosește numai o singură pompă: s-a renunțat la folosirea unei pompe de injecție pentru fiecare cilindru. La *common rail* sunt legate conductele individuale către fiecare cilindru, care de data aceasta nu mai sunt îmbârligate ci au fost făcute atât de drepte pe cât a permis spațiul disponibil. Injectorul primului cilindru se poate identifica ușor datorită dimensiunilor sale: el trebuie să suporte în permanență presiunea de lucru de 2000 de bari și, intermitent, vîrfuri de presiune de până la 5000 de bari...

Astăzi, peste 90% din automobilele care se vînd în Europa de Vest sunt dotate cu un motor alimentat printr-un “*common rail*” în care debușează o pompă de mare presiune. Viitoarea generație de *common rail* va lucra la 3000 bari. Și alimentarea motoarelor care funcționează cu benzină se face tot cu sistemul de injecție *common rail*, la carburatoare s-a renunțat de mult! Consecințele acestui progres tehnic sunt imense: consumul a fost redus substanțial, combustibilul este ars complet, dinamica autoturismului este teribilă... Și toate acestea au fost realizate de colegi de-ai noștri, de la alte facultăți de Mecanică, în perioada de timp în care și noi am fost activi profesional...

Ce pasionantă a fost perioada de timp în care am trăit! Ce meserie frumoasă ne-am ales! Și ce progrese extraordinare s-au făcut în cele cinci decenii de când noi am învățat despre motoare...!

Haideți să mai luăm un singur exemplu: în timpul studiului nostru problema esențială a fost să se asigure arderea completă a combustibilului. În prezent eforturile cercetătorilor sunt îndreptate către cu totul altceva și anume asigurarea unei anumite compoziții a gazelor de ardere, de exemplu fără oxizi de azot NO_x; pe vremea noastră nici nu visam la așa ceva...

Dar... despre fascinația cercetării ingineresti... mai târziu!



Umor

REGULILE CĂSĂTORIEI

El și soția lui cunosc secretul pentru a menține o căsătorie solidă:

1. De două ori pe săptămâna merg într-un restaurant drăguț, beau vin, mâncare bună și șampanie... ea merge marți, el vineri.
2. Dorm în paturi separate, el la Milano, ea la Paris.
3. O duce peste tot, dar ea reușește mereu să găsească drumul înapoi.
4. El a întrebat-o unde vrea să meargă pentru aniversarea căsătoriei și ea i-a răspuns: "într-un loc unde nu am mai fost demult". El i-a sugerat bucătăria.
5. O ține de mână mereu. Dacă nu o face, începe să cheltuiască.
6. Ea are un robot de bucătărie electric, un storcător electric, un prăjitor electric și zice că sînt prea multe în casă, nu are loc de ele unde să stea. Așa că el i-a cumpărat un scaun electric.
7. Ea i-a spus că mașina nu merge, că are apă în carburator. A întrebat-o unde e mașina. Ea i-a răspuns: "în lac".
8. Ea și-a făcut o mască de argilă. Pentru două zile a fost frumoasă foc. Apoi și-a spălat masca de pe față.
9. Nu i-a vorbit soției timp de 11 luni. Nu îndrăznește să o întrerupă.
10. Ultima ceartă a fost din cauza lui. Ea a întrebat "ce e pe televizor", iar el i-a răspuns: "praf!".

Amintește-ți mereu: căsătoria este prima cauză a divorțului.

PERLE DIN POLITICĂ

Gigi Becali:

- Este voința lui Dumnezeu ca eu să pasc acest popor.
- Am vorbit zilele trecute cu mai mulți parteneri de afaceri. Oameni serioși, din lumea interlopă.
- Am citit "Manualul războinicului luminii" cu două markere. Cu galben am subliniat pasajele care mi-au plăcut și unde m-am identificat cu eroul cărții, iar cu verde pe cele care nu mi-au plăcut și nu le-am citit.
- Partidul Noua Generație are o orientare de centru, când la stînga, când la dreapta, de la caz la caz.
- Am promis că pe trădătorul ăsta de Dan Voiculescu o să-l distrug până când o să-l nenorocesc.
- Meritul pentru titlul câștigat de Steaua e 50% al lui Olaroiu și 50% al lui Protasov, dar cel mai mare merit e al meu.

Fabulă:

Într-un avion de pasageri un vultur strigă la stewardesă:

- Păpușă, adu rapid un whisky, că-s tare șmecher! Ursul, care era în spatele vulturului, strigă și el:
- Păpușă, adu-mi și mie un pahar de whisky că-s și eu tare șmecher!

Suparată, tipa se duce la comandantul avionului și se plînge:

- șefu, am doi pasageri care se dau șmecheri! La care comandantul deschide o trapă și cei doi sunt expulzați în gol.

În plina cădere liberă vulturul dând relaxat din aripi zice:

- Bă ursule, ce te dai șmecher dacă nu știi să zbori?!



Creație literară

1. MASA TĂCERII

*Cum tacent, clamant
(Deși tac, strigă în gura mare)
Cicero*

*Această masă de piatră,
inimă din inima vechii Dacii,
este un sarcofag.
În el zac, mute,
duhurile păgâne
ale acestui pământ.
In mijlocul lui
zace însuși Zamolxe.*

*Acestea douăsprezece scaune
sunt douăsprezece
stane de piatră
ale doisprezece
mari preoți
care dialoghează mut
cu zeii lor.*

*În acest disc de Banpotoc
este pietrificată
tăcerea neputincioasă
a strămoșilor noștri,
durerea și umilița lor.*

*Acestea douăsprezece scaune
sunt douăsprezece
stalagmite
pe care s-au depus,
în ani mulți,
lacrimile fără glas
ale acestui popor.*

*Această piatră
este o piatra de moară
care a măcinat
gândurile noastre
din care am făcut
pâinea
care ne-a hrănit
dorurile și speranțele.*

*Această masă de piatră
este o masă de priveghi.
La ea șed încremeniți
doisprezece bătrâni semeți
care se reculeg
în tăcere
în memoria
eroilor acestui neam.*

*Această masă de piatră
este un altar.
Pe el dorim să jertfim
durerea noastră mută,
tăcerea noastră dureroasă,
nepuțința noastră.*

*Acestea douăsprezece scaune
sunt de două ori douăsprezece
lacrimi tăcute
din care izvorăsc
cele douăsprezece mari râuri
care scaldă
pământul acestei țări
și duc lacrimile noastre
în Dunăre.*

*Acest cilindru de piatră
este un tăvălug
care urnit din loc
va strivi viermii și mișei
care se hrănesc
cu tăcerea
acestui popor.*

*Acestea douăsprezece scaune
sunt, de fapt,
douăsprezece clepsidre
care măsoară în tăcere
răbdarea noastră.
Aproape tot nisipul din ele
s-a scurs.*

*Această masă de piatră,
acestea douăsprezece scaune tac.
Totul în jur tace:
Oamenii tac.
Din cer picură tăcere.
Jiul si-a oprit curgerea la vale..
Este o liniște insuportabilă !
Și totuși
parcă se aude ceva!
Încet, încet, bate inima
acestui pământ;
acum bate mai tare,
din ce în ce mai tare,
din ce în ce mai repede;
bătăile ei sunt acum
răpăit de tobă.
Ne cheamă la luptă.
Veniți!*



Critică și cronică literară

CARTE PENTRU NOPTI TÂRZII

Corina Firuță

“Alberto Vazquez-Figueroa s-a născut la Santa Cruz de Tenerife în 1936. Familia sa a fost deportată în Africa în 1937 din motive politice. A fost instructor de scufundări, apoi a urmat cursuri de jurnalism... a fost corespondent al mai multor jurnale de prestigiu și al televiziunii spaniole. A vizitat peste 100 de țări și a fost martor la războaie și revoluții. A scris peste 40 de romane... Este cel mai citit romancier de limbă spaniolă...” și TUAREGUL este cel mai de succes roman al său. L-a scris prin 1980. După 20 de ani, viața l-a dus iar pe meleagurile Tuaregului și a scris, fără să fi plănuțit s-o mai facă vreodată, un nou roman, OCHII TUAREGULUI, luându-și ca erou principal pe unul dintre fiii lui.

Dragoș a cumpărat prima carte la un târg, probabil pentru că pe copertă este portretul unui tuareg cu șalul înfășurat peste nas, așa cum și l-a pus și el când a urcat pe cămilă. Apoi noi, toată familia, am căutat și celălalt volum. Simonei i-a plăcut mai mult prima carte, eu am citit-o mai întâi pe a doua și aceasta mi-a plăcut mai mult. Poate că prima impresie este mai puternică și cea de a doua nu mai surprinde la fel de intens. Cert este că am citit cartea după ce am vizitat Tunisia. Ne-am putut imagina întinderile nesfârșite de nisip, cu valurile ce pluteau dintr-un mal într-altul al lumii... Cu setea care topește orice voință și căreia numai oamenii teribili de curajoși și firește, obișnuiți cu deșertul, îi pot rezista.

N-am să vă povestesc subiectul, vă spun doar că sunt conflicte puternice, într-o lume plină de tradiții, care se confruntă cu civilizația modernă. Am să “ciugulesc” câteva pasaje, la întâmplare, ca să puteți aprecia singuri... țin în mână OCHII TUAREGULUI.

“Compasiunea este o virtute a regilor și un defect al soldaților, deoarece, în toiul luptei este sinonimă cu slăbiciunea, iar cine are un moment de slăbiciune, fie și cât ai clipi din ochi, moare...”

“Nervii și nerăbdarea îl măcinau pe dinăuntru și își dădu seama că simțea nevoia să meargă, deoarece însuși faptul că vedea cum fiecare pas îl apropie încă un pic de țintă îi calma tensiunea ce părea că i se adunase în capul pieptului. Râsul îndepărtat al unei hiene îl făcu să tresare de spaimă...”

“Necazul cu Moartea este că-l urmărește pe cel ce se fuge de ea și fuge de cel ce-o urmărește...Necazul cu moartea este că nicio ființă omenească nu a fost în stare să înțeleagă vreodată aberantul ei simț al umorului.”

“E rău să nu ai... - murmură pentru sine. Dar să nu știi e și mai rău.”

Mă opresc din “ciugulit” - îmi dau seama că infinita nostalgie pe care o crează cartea, rezultă dintr-o atmosferă pe care autorul o susține în permanență. Totuși, acțiunea e plină de aventuri, te ține cu sufletul la gură, nu poți lăsa cartea din mână și în timpul ăsta, îți vine când să plângi și când să zâmbești, iar noaptea trece fără să-ți dai seama și zorii te prind cu un mare regret: că romanul s-a sfârșit.





Turism

O RECENZIE ÎN TRAFIC...

Radu Gruia

Acum câteva zile, Ileana vine la mine spunându-mi: uite Motane (apelativ domestic) ce ți-am cumpărat! Așa începe povestea mea de astăzi, care poate va provoca reacțiile unora, oarecum îndreptățite! De fapt „achiziția” destinată mie era o carte, dar ce mai carte: un titlu din colecția Best Seller Internațional, TRAFIC, autor Tom Vanderbilt, un american get-beget și newyorkez pe deasupra!

Dacă mă uitam în acel moment în oglindă, sunt convins că aș fi văzut luminița de satisfacție din proprii mei ochi! Într-adevăr treaba asta cu traficul m-a preocupat de când am început să țin volanul în mână. Mai târziu, când am început să conduc, mi-am pus o sumedenie de întrebări „tâșnite” pur și simplu din șofatul de fiecare zi: când și de ce trebuie să schimb banda, cum să mă feresc de capcana unghiului mort, de ce banda pe care sunt eu se deplasează mai încet decât celelalte, cum să mă port în curbe ș.a.m.d. Mai ales că subtitlul cărții cu pricina, abil plasat pentru a-l face KO pe cumpărătorul/cititor este „Cum șofăm și ce spune asta despre noi”. (Deși trebuie s-o spun chiar acum, la început, că am căutat cu osârdie capitolul sau paragraful cu pricina în cuprinsul „isprăvii” americanului, dar nu l-am găsit!).

În schimb am găsit o droaie de subiecte care nu mi-ar fi trecut niciodată prin cap, relativ la traficul nostru cel de toate zilele, pe care, recunosc că l-am apreciat cam subțire, ca fiind un cumul de fenomene aleatorii, circumstanțiale.

După ce am aflat că a dat de furcă civilizației adamice încă din antichitate, și că astăzi constituie obiectul de studiu și activitate interdisciplinară consacrată al unei adevărate armate de cercetători științifici, m-am... grăbit să mă apuc să scriu rândurile de față!

Deci, fără să am pretenția că surprind întregul mesaj pe care autorul a intenționat să ni-l transmită referitor la subiectul pe care și l-a propus, vă propun, la rândul meu să-mi acordați un gir de încredere însoțit de curiozitate și să faceți sacrificiul de timp necesar lecturării acestui text. Cer scuze cu anticipație celor care vor ajunge la concluzia că și-au pierdut timpul!

Despre carte.

Cartea, de peste 280 de pagini, este structurată pe 9 capitole, precedate de o introducere și succedate de un epilog. A apărut în 2008, după trei ani de cercetare și a devenit cartea lunii pe unul dintre portalurile americane. A fost declarată de către The New York Times, una dintre cele mai bune cărți ale anului 2008.

În timpul celor trei ani de cercetări documentare, autorul a străbătut mapamondul, a întâlnit și împărtășit opinii cu sute de specialiști în trafic, din zeci de universități, institute specializate și departamente municipale de transporturi din 12 țări.



Furia șoselelor. Criza de comunicare. Pierderea identității.

De ce ți se pare că pe celelalte benzi se merge mai repede?

Prin anii '50, Walt Disney își pune unul dintre personaje, cățelul Goofy, să-i interpreteze pe cei doi domni, Walker (Pietonul) și Wheeler (șoferul). Simpaticul și cumsecadele domn Walker, odată instalat la volan, se transformă într-un monstru dezlănțuit obsedat de viteză, care vede șoseaua ca pe o proprietate personală și se ia la întrecere cu celelalte mașini între semafoare. Apoi coboară din mașină și redevine domnul Walker. De fapt Disney identifică un lucru banal, dar care ne caracterizează: felul în care ne mișcăm este definitoriu pentru personalitatea fiecăruia. La fel ca Goofy și autorul recunoaște că suferă de această multiplă tulburare de personalitate. „Când merg pe jos, lucru pe care, ca orice newyorkez, îl fac adesea, mașinile mi se par niște monștri zgomotoși și poluanți, conduși de niște bețivi prea preocupați să vorbească la mobil ca să mai fie atenți la drum. Când șofez, mi se pare deodată că pietonii reprezintă amenințarea: trântori sonați, cu iPod-urile în buzunare, care traversează strada fără



nici-o grijă.”

Potrivit opiniilor sociologilor, traficul este caracterizat de tot felul de „asimetrii” de comunicare: „Poți vedea, dar nu te poți face auzit. Ești mut. Poți striga cât de tare vrei, nimeni nu te va auzi”. Alt mod de interpretare al asimetriei este atunci când observi o mulțime de greșeli făcute de alții, dar nu le observi pe ale tale. De asemenea, șoferii petrec mult timp în trafic privind partea din spate a altor mașini, fapt asociat cultural subordonării. Toate acestea tind să conducă la unicizarea sensului comunicării: privești un grup de șoferi care nu te văd. Este ca și cum te-ai adresa unor conlocutori care stau cu spatele la tine. Este o contradicție directă cu modul în care au fost concepute ființele umane în direcția dezvoltării capacităților lor de comunicare. Tăcerea, afirmă sociologii, ne înnebunește. Suntem disperăți să comunicăm. Când un șofer taie calea altui șofer, gestul este cel puțin nepolitic, dacă nu chiar ostil. Dar nu există nici-un mod disponibil în care șoferul vinovat să arate că gestul lui nu a fost intenționat nepolitic sau ostil. Fluxul firesc al traficului face puțin probabil ca gestul să fi fost văzut de altcineva, poate cu excepția pasagerului tău care va spune reprobator: „Îți vine să crezi ce a făcut?”. În cele din urmă, șoferul contravenient nu va primi nici-un mesaj. Rezultatul? Ne enervăm în fața unui auditoriu inexistent. Ne angajăm într-un fel de reacție teatrală, în interiorul propriei mașini, construind cu nervozitate drame morale, ale căror false victime suntem tot noi. Ne enervăm și mai tare atunci când vedem că ne enervăm. „Șoferul nervos devine un magician furat de propria magie”, spune autorul cărții. Dezvoltând în continuare un posibil scenariu, vom căuta să aflăm niște detalii despre cel care ne-a supărat, vom accelera, poate, pentru a-l vedea, derulând simultan o listă a potențialilor răufăcători (femei, bărbați, adolescenți, vârstnici, camionagii, democrați, republicani, „idioti care vorbesc la telefon”, sau pe scurt numai „idioti”. Însușirea propriilor acțiuni, funcție de condițiile în care am fost forțați să acționăm în anumite situații, denumită de psihologi efectul „actor-observator”, se naște din dorința unei persoane de a deține controlul într-o situație complexă, precum șofatul în trafic. Este probabil – spune autorul – că nu te-ai uitat niciodată în oglindă spunându-ți: „șofer cretin ce ești!”.

Această „furie” pare a avea scopul de a ne menține

simțul identității, o altă trăsătură umană pierdută în trafic. Șoferul se identifică cu marca vehiculului și cu o plăcuță de înmatriculare. Mulți șoferi încearcă să-și exprime identitatea prin montarea de plăcuțe de înmatriculare personalizate. Americanii par predispuși să lipească abțibilduri ieftine pe mașini scumpe, anunțând (de ex.) succesele academice ale progeniturilor lor sau oferind informații subtile despre locul de petrecere a vacanțelor. Șoferul își proiectează propria identitate asupra mașinii: vehiculul se transformă în propria noastră persoană. Dacă cineva schimbă banda la 100 m în față, nu spui „Dă-te la o parte din fața mașinii mele! Ci „Dă-te din fața mea!”

Nu același lucru se întâmplă cu pasagerul din mașină. El nu simte că identitatea sa este legată de cea a mașinii în care se află. Studiarea activității cerebrale a șoferilor și pasagerilor a demonstrat că se activează zone neurale cu totul diferite. De fapt, sunt persoane total diferite. De asemenea studiile au arătat că șoferii singuri în mașină conduc mult mai agresiv, pentru că, în absența unui însoțitor uman, se dedică cu totul mașinii.

Viața noastră în trafic se află sub imperiul anonimității, fără însă să renunțăm a mai observa persoanele pe care le întâlnim sau că acționăm fără a mai raționa.

Așteptarea în public – mai precis – cozile la care te afli, determină aproape cu certitudine, stări de enervare ale celor care așteaptă. În trafic există tot felul de cozi. Semafoarele sunt cauza celor mai frecvente. Semaforul ia astfel locul „portarilor”, sau funcționarilor deosebit de înceți, care ne produc un sentiment de frustrare.

De asemenea, există „cozi mobile”, ca atunci când conduci pe banda rapidă din stânga, blocat în cea ce inginerii de trafic numesc „pluton” de vehicule. Pe măsură ce mașinile se mută pe benzile mai lente, poți înainta în interiorul cozii. Aglomerația din trafic complică logica obișnuită a cozii. De obicei, nu știm de unde începe și unde se termină coada. Psihologii au o serie de teorii despre statul la rând, care par toate să se aplice traficului. Iată câteva: „Timpul în care nu faci nimic, pare mai lung decât cel în care ești ocupat”. „Starea de îngrijorare face ca așteptarea să pară mai lungă”. (Ai fost vreodată blocat în trafic cu rezervorul aproape gol?). „Așteptările cu o durată necunoscută, sunt mai lungi decât cele pentru care



cunoști exact timpul”. (Vezi *cronometrele instalate la semafoare*). „Așteptările nejustificate sunt mai lungi decât cele justificate”.

Cozile, oriunde s-ar produce, se joacă cu percepția noastră asupra timpului. Suntem cu adevărat deranjați atunci când alții avansează. Acesta este principalul motiv pentru care în diferite spații publice în care cozile se formează prin natura serviciului respectiv (bănci, aeroporturi, bilete de tren etc.) cozile multiple au fost înlocuite cu una singură, șerpuită. Și acum înțelegeți de ce ni se pare întotdeauna că pe banda unde așteptăm se rulează mai încet decât pe celelalte? Sau de ce există șoferi care schimbă continuu banda, enervându-i pe ceilalți care așteaptă resemnați?

Traficul are tendința să se comporte ca un acordeon: pe măsură ce mișcarea devine mai lentă, din cauza aglomerării, se comprimă și invers. Din cauza caracterului neregulat al deplasării discontinue, schimbările se produc pe benzi diferite și în momente diferite. S-a demonstrat că timpul câștigat prin schimbarea continuă a benzilor are o valoare nesemnificativă, în schimb presupune un consum remarcabil de resurse (fizice și emoționale). Cu alte cuvinte, efortul depus nu se justifică.

Dacă șofatul este simplu, de ce este atât de dificil pentru un robot?

Cultura traficului

Șofatul nu este deloc atât de simplu. Pentru majoritatea șoferilor este, probabil, cea mai complexă activitate zilnică. De fapt, este o abilitate compusă din cel puțin alte 1500 de abilități subordonate. Se poate spune că este ca și cum ai acționa maneta unui comutator imaginar al ambientului funcțional. Totul se schimbă instantaneu odată cu pornirea motorului și mișcarea mașinii: suntem la volan, parcurgem o distanță, „scanăm” permanent spațiul vizual în căutare de pericole și informații, menținem poziția de drum, stabilim viteza, luăm diverse decizii (cca. 20 la fiecare 20 Km parcurși), anticipăm deciziile celorlalți participanți la trafic și le atribuim evaluări proprii, mai mult sau mai puțin măgulitoare.

La fiecare minut pe care-l petreci șofând, primești cca. 1300 de informații la o viteză de 50 Km/h. (2 inf. / min).

Cei mai mulți dintre noi dobândesc un reflex

involuntar, asemănător respiratului sau clipitului. Pur și simplu se întâmplă. Dar nu trebuie să uităm că ne referim la abilități umane. Aici apare o întrebare interesantă: ce i-ar trebui unui organism non-uman pentru a fi capabil să conducă? Problema și-au pus-o cercetătorii din laboratorul de inteligență artificială al Universității Stanford, dorind să realizeze un șofer-robot. Echipa Stanford a ajuns la concluzia că trebuie să studieze modul în care conduc oamenii pentru a-l putea „învăța” pe robot să șofeze.

Au fost necesari câțiva ani de cercetări pentru ca un grup important de specialiști în domeniul roboticii să construiască un vehicul autonom. Acesta, deși inteligent și adaptat la condus, s-a dovedit a fi depășit de problemele reale ale traficului. A fost de fapt, o confirmare a abilităților exclusiv umane amintite mai sus și o confirmare a flexibilității deosebite a individului uman. Pe termen lung roboții – software-ul și hardware-ul – pot fi îmbunătățiți. Dar oamenii? Mecanismul cognitiv uman este un echipament de primă mână, care are totuși destule erori care nu pot fi remediate la „generația” următoare!

Șofatul este, pentru mulți dintre noi, ceea ce psihologii numesc „o deprindere”. Suntem atât de obișnuiți cu ea, încât o putem face fără o conștientizare propriu-zisă. Dacă în timp ce conducem, am procesa cu adevărat fiecare pericol potențial am analiza fiecare mișcare sau decizie și manevră, am deveni rapid copleșiți. Dar problemele pot apare și dacă sunt implicate prea puține procese. Ne plictisim, obosim. Cădem în hipnoza de autostradă. Dar problema cu șofatul este că nu știm niciodată sigur când lucrurile se vor schimba radical.

Trafic – cuvântul indisolubil legat de șofat – a fost la început legat de comerț și circulația bunurilor. Apoi s-a extins treptat la persoanele implicate și la afacerile lor. Apoi a ajuns să se refere la mișcarea propriu-zisă, ca în expresia „traficul de pe acest drum”. La un moment dat, persoanele și bunurile au devenit inseparabile. Semnificația s-a păstrat până în zilele noastre, deoarece multe dintre problemele de trafic apar în timp ce ne îndreptăm spre serviciu, dar sub aspectul mișcării și mobilității, traficul este considerat mai degrabă un obstacol decât o oportunitate. Acum, la fel ca la începuturi, ne gândim mai degrabă la trafic ca la o aglomerare de obiecte, decât la un grup de indivizi.



Se vorbește despre „depășirea traficului” sau „blocarea în trafic” dar nu despre a rămâne blocați între oameni.

Auzim frecvent despre „problemele de trafic”, dar sintagma nu poate beneficia de o semnificație unitară. Pentru că depinde de calitatea și statutul profesional al participanților.

Cultura traficului. Primul lucru care trebuie admis



este că aceasta este relativă: mai mulți oameni, trafic mai intens, determină mai multe interacțiuni. Modelele de vehicule, toate circulând cu viteze diferite și în feluri diferite. De exemplu, cele 48 de variante de deplasare din Delhi se deosebesc ca de la cer la pământ cu cele 5 din New York. Astfel, „optimizarea sistemului” în Delhi nu numai că nu produce blocaje, dar poate permite deplasarea mai multor oameni în orele de vârf decât modelul din New York. Când traficul se aglomerează și fluxul transportă 2000 de mașini/bandă/oră și 6000 de biciclete/bandă/oră, sistemul se modifică: bicicliștii (motocicliștii) încep să se integreze umplând „golurile longitudinale” dintre mașini și autobuze. Mașinile încetinesc, dar nu și bicicletele, iar cozile nu cresc numai în lungime ci și în lățime utilizând integral capacitatea drumului.

Dar ce spune cultura traficului? S-ar părea că există o regulă de aur pentru a evalua cultura traficului dintr-o țară: nivelul de ordine sau de haos, siguranță sau pericol.

În fluxurile de trafic omogen, disciplina impusă de benzi își justifică rolul. Cu ajutorul unor modele simple de trafic, este relativ ușor să fie estimate capacitatea maximă a unei străzi sau predicția comportamentului șoferilor.

Dar în cazul fluxurilor eterogene, cozile de biciclete sau scutere la semafor crează blocaje masive. Deși astfel de evenimente de trafic conduc la creșterea ratei conflictelor și apariția haosului, dar paradoxal și la scăderea ratei accidentelor. Cea ce înseamnă, în final, creșterea siguranței segmentului respectiv. Cultura traficului poate fi mai importantă decât legile sau infrastructura.

Pentru înțelegerea culturii traficului, mai importantă decât legile sunt normele culturale sau comportamentele acceptate într-un anumit loc. De pildă, conducerea pe partea dreaptă sau stângă a drumului, are legătură cu două lucruri: primul este că majoritatea oamenilor sunt dreptaci, iar al doilea este că țările foloseau diferite moduri de deplasare în momentul apariției reglementărilor de acest fel.

Din interacțiunea acestora se explică felul în care conducem astăzi.

Astfel, un samurai care purta teaca pe partea stângă și scotea sabia cu dreapta, prefera să ocupe stânga spațiului disponibil, la întâlnirea potențialului adversar. Așa că în Japonia de astăzi, se conduce pe stânga.

În Anglia, diligențele erau conduse de către un om așezat sus pe capră. Dreptacii preferau să stea pe dreapta pentru că țineau hășurile cu stânga și biciul în dreapta. Mergând pe partea stângă a drumului, puteau mai ușor să vadă ce venea din față. Deci în Anglia se circulă pe stânga. Dar în multe locuri, inclusiv în Statele Unite, oamenii mergeau în stânga calului sau călăreau în stânga convoiului, pentru a-și putea folosi cu ușurință, la nevoie, brațul drept. De aceea acum se merge pe dreapta.

Chiar și atunci când legile sunt la fel, normele explică de ce traficul este diferit. De exemplu șofatul pe autostradă în Italia și în Statele Unite. În ambele țări banda din stânga este banda de viteză mai mare. În Italia este destinată depășirilor, iar în Statele Unite, rezervată celor care merg mai repede (ambiguu). Practic, în Italia trebuie să te dai la o parte din fața celui care vine din spate, în timp ce majoritatea americanilor care se orientează după cel din față, refuză să schimbe banda la solicitarea celui care vine din spate.

Traficul poate crea propria cultură. Să considerăm exemplul celor care traversează nepermis în New York



și Copenhaga. În ambele orașe este interzisă traversarea prin locuri nepermise sau la culoarea roșie a semaforului. Dar apare un contrast uimitor între cele două. În New York, așteptarea la semafor trădează un novice. Termenul jaywalking s-a referit inițial la neciopliți sau țărănoii neobișnuiți cu traficul de oraș. În schimb, locuitorii Copenhagăi par să aibă o aversiune biologică față de traversarea pe roșu. Poate fi ger năpraznic, orașul gol complet, duminică dimineața, dar nimeni nu traversează pe roșu.

În New York, pietonii se uită la mașini și nu la culoarea semaforului – traversarea pe roșu fiind testul cetățenilor, care se delimitează de mulțimea care așteaptă. În Copenhaga traversarea prin locuri nepermise este o dovadă de prost gust, de încălcare gratuită a normelor de armonie ale comunității.

Traversarea prin locuri nepermise, șofatul în viteză și schimbarea frecventă a benzilor sunt considerate o formă de narcisism ostentativ, care subminează viața în comunitate.

Traficul este asemănător unui limbaj. Funcționează atunci când toată lumea îl cunoaște și se supune regulilor gramaticale. Dacă nu ești familiarizat cu ele, pare confuz, chiar haotic. Înveți câteva cuvinte, te descurci cu dificultate. Devii fluent, și totul începe să aibă sens.

Majoritatea legilor de trafic din lume sunt foarte asemănătoare, cu aproape aceleași indicatoare. Dar normele fiecărui loc sunt diferite. Realitatea pune în evidență două tipuri de norme: prohibitive – care arată ce nu trebuie făcut și descriptive sau cea ce oamenii fac de fapt. În timp ce normele prohibitive pot avea impact, cele descriptive orientează comportamentul oamenilor în diferite situații, începând – de exemplu – cu circulația pe drumurile publice și terminând cu ce se întâmplă în parcuri.

Unele norme par a fi mai puternice, cum ar fi de exemplu oprirea la culoarea roșie a semaforului. Din păcate nu există o normă la fel de solidă care să descurajeze viteza după ce se face verde. Sau depășirea limitei legale de viteză: pe majoritatea șoselelor din Statele Unite, limita este de 104 Km/oră, dar, treptat s-a dezvoltat o normă care spune că o depășire cu 16 Km a cesteia, se poate trece cu vederea.

În trafic, normele și legile sunt prinse într-un fel de joc subtil. Fie acționează în consens, fie unele dintre ele sunt prinse pe picior greșit. Ce le face să se aprobe sau să se îndepărteze de lege? Se pare că

cea mai semnificativă normă este „norma generală, solidă, a respectării legii”. Legea ne explică ce trebuie să facem; normele explică ce facem. Undeva la mijloc trebuie căutată cheia pentru înțelegerea traficului în diferite locuri.

Lecția de șofat

Cartea se încheie cu un epilog – care, greu de găsit o soluție mai oportună – îl trimite pe autor, însoțit de cititori, la o școală de conducere auto. Dar nu una oarecare, ci una care se ocupă cu pregătirea piloților profesioniști pentru curse. Ce ar putea spune un șofer de curse unuia obișnuit ?

Ajungem astfel la o școală pentru șoferii de performanță, unde instructorul se adresează grupului eterogen al elevilor, format din tineri și oameni trecuți de 60 de ani. Interesant. Este greu să admiți după o viață petrecută la volan, că mai sunt lucruri de aflat despre șofat.

Cu ajutorul unui PPS, instructorul prezenta auditoriului problemele derapajului în curbă. „Volanul nu este de prea mare folos”. „Stabilești direcția din pedale”. Adevărul este că piloților de curse nu le prea place derapajul. Pentru că pierd timp prețios. Și atunci? Soluția este „transferul de masă”. Cum? În general, se cunoaște că o curbă poate fi luată cu efecte de „subvirare” sau „supravirare”. Adică fie nu virezi suficient, fie virezi prea mult. Și vei ieși în decor – zice instructorul – el însuși un pilot de curse reputat. Este o problemă de fizică: dacă virezi prea puțin, roțile din față ale mașinii își pierd forța de tracțiune și nu mai pot fi controlate. Atunci? Frânezi (cât trebuie), centrul de greutate al mașinii se mută pe trenul din față, iar roțile își recapătă aderența.

La efectul de supravirare, trenul din spate își pierde aderența. Unghiul de alunecare, care este diferența dintre direcția de mers a cauciucurilor și direcția lor de mișcare, este mai mare la cauciucurile din spate decât la cele din față. În consecință trebuie să iei curba cât mai larg. În loc să miști volanul în direcția în care vrei să virezi, măbind astfel unghiul de alunecare, trebuie să „virezi cu efect”, adică să miști volanul în direcția în care se mișcă spatele mașinii. Bine! Și în continuare? Dacă mașina continuă să derapeze, „ciupești” accelerația, pentru că astfel transferi masa mașinii pe trenul din spate, obții aderența necesară și scapi din belea (zic eu, nu



instructorul! Dar nu s-a terminat ! După ce mașina s-a redresat, avem tendința să ținem de volan, în loc să-l lăsăm liber, astfel încât cauciucurile să se alinieze, iar mașina să se stabilizeze. Altfel, intră în alt derapaj! Deci, să recapitulăm : derapaj > volanul invers > accelerație > volanul liber !

O altă lecție importantă – reprezentând însăși deviza școlii respective – este :

„Uită-te pe unde mergi” . Treabă care validează întrebarea: ne uităm în direcția în care conducem sau conducem în direcția în care privim? La prima vedere, pare o chestiune de interes academic. Dar gândiți-vă puțin la ce se întâmplă dacă mașina din fața ta se oprește brusc. Fixezi privirea pe ea, sau cauți o posibilitate de a evita coliziunea?

În traficul de fiecare zi, „a conduce bine” are prea puțin de a face cu abilitatea de a lua curbe sau a ține direcția printre coloane de mașini care se deplasează cu mare viteză. Piloții de curse, cu abilitățile lor născute sau dobândite, nu sunt participanți exemplari la traficul de fiecare zi: iau mai multe amenzi, sunt implicați în tot felul de accidente sau incidente de trafic. Și asta pentru că se supun instinctiv unei „devize” profesionale care sună cam așa: „Dacă totul pare sub control, nu mergi suficient de repede”.

Dictonul „Uită-te pe unde mergi” care îi ajută când iau virajele, este la fel de valabil și în intersecțiile obișnuite, unde pietonii au de multe ori de suferit pentru că șoferii nu se uită pe unde merg. Un alt exemplu – de data aceasta personal – este privirea majorității șoferilor care ies de pe un drum lateral. Fixează locul unde și-au propus să ajungă, în loc să fie atenți la celelalte mașini care se mișcă în zonă.

Chiar dacă șoferul este încă pe șosele, dacă va continua să conducă pe viitor este o altă problemă ! Practic toate limitele de percepție cu care ne confruntăm astăzi în timp ce conducem, formează obiectul de studiu al cercetătorilor și producătorilor de mașini.

La un moment dat, într-un viitor îndepărtat, oamenii vor deveni șoferi perfecți, adaptați pentru deplasarea cu viteze mari. Poate că șoselele vor deveni fluxuri admirabile pentru mișcare, bazate pe cooperare, fără schimbări aleatorii de bandă, fără depășiri și gesturi deplasate sau ostile. Dar până

atunci, viitorul apropiat va arăta altfel: mașini care se conduc singure la viteze sincronizate, cu distanțele dintre ele impuse de standarde optime de siguranță, algoritmi de trafic implementați de routere de rețea pentru ghidarea mașinilor pe cele mai bune trasee.

Și chiar dacă șoferii vor fi îndepărtați de la volan, oare va fi la fel de ușor de îndepărtat factorul uman din trafic?



Încheiere

Stimați cititori,

Pentru a nu lăsa să planeze nici-un dubiu asupra intenției subsemnatului, referitor la prezentul material, doresc să fac precizarea că am considerat interesant și util pentru dvs. să beneficiați de „apropierea” unei lucrări de larg interes pentru experiența personală a fiecăruia dintre noi.

Așa după cum am mai spus în deschiderea acestei scurte recenzii, cartea lui Tom Vanderbilt reprezintă rezultatul unui efort deosebit privind atât partea de elaborare, dar mai ales partea de documentare și creație în sine.

Multitudinea temelor și subiectelor abordate, metoda de prezentare, care te trimite firesc la fapte, reflecții și evenimente cunoscute și apreciate de publicul larg, pentru ca apoi autorul să ne conducă la tratarea și dezvoltarea științifică cu enunțarea rezultatelor și concluziilor, se constituie într-un îndemn pentru cunoașterea lucrării în ansamblul ei.

În cea ce mă privește, nu-mi rămâne decât să sper că însemnările și foarte modesta mea contribuție își vor aduce aportul la finalizarea îndemnului la care m-am referit mai sus.



Opinii

UN PUNCT DE VEDERE APARTINÂND UNUI COLEG CARE S-A LIMITAT PÂNĂ ACUM A FI DOAR SIMPLU CITITOR

Doru Miron

Am hotărât să răspund rugăminții președintelui asociației noastre de a ne exprima părerea asupra ofertei colegului Radu Mihalcea publicată în nr. 1/2009.

Era firesc să încep prin a reciti numărul din noiembrie 2008 al revistei ce a constituit o experiență neplăcută pentru colegul nostru, lăsând să se subînțeleagă a fi avut un conflict cu ceilalți redactori.

Din conținutul articolului „Opinii despre respect, recunoaștere, delicatețe și consecvență” redau două fraze care m-au impresionat, pentru că se suprapun cu ceea ce simt că ar trebui să însemne viața pentru generația noastră, având sentimentul datoriei împlinite față de societate, acum, în pragul vârstei de 70 ani:

„Fiecare s-a străduit, s-a zbatut... Acum am ajuns cu toții unde nu mai avem cum și pentru ce ne zbate”.

În pragul împlinirii a șapte decenii de viață, vă rog să-mi permiteți să citez un pasaj emoționant din cartea Cellei Serghi „Această dulce povară, tinerețea”, ce sintetizează destinul nostru pe acest pământ cu sensibilitatea, dramatismul, optimismul specific marilor oameni de cultură ai acestei țări atât de greu încercată de soartă:

Am știut când eram copil că n-am să uit cum e când ești copil. Am știut când aveam 16 ani că n-am să uit gustul amar al acestei mult cântate primăveri. Mai târziu am simțit cât e de grea și uneori, de disperată, și fiindcă n-am uitat, nu m-aș mai întoarce. Mă uit înapoi cu înțelegere și milă, cu un pic de satisfacție: ei luptă și gâfâie ca să ajungă. Eu am ajuns. Ei se luptă cu valurile, cu morile de vânt pentru fiecare treaptă, pentru fiecare vis, pentru fiecare îmbrățișare. Ce greu e rucsacul lor. Totul le trebuie și nu le ajunge nimic. Eu am aruncat tot ce este inutil. Mi-am păstrat doar memoria, înțelegerea și puțin unor.

Privesc de pe piscuri. Nu vă pot ajuta tinerii mei prieteni. Vă pot înțelege. Vă datorez liniștea mea fiindcă o măsoar cu zbulciumul vostru. Mă uit înapoi cu ochii prea curioși, prea deschiși și prea triști, martori neluați în seamă ai tinereții voastre. și totuși ce miracol e tinerețea dacă știi s-o trăiești, să i te dăruiești... Această dulce povară, tinerețea!

Revenind la obiectul articolului: oferta colegului nostru Radu Mihalcea, pe care-l respect nu numai pentru realizările sale profesionale într-o lume de maximă exigență în aprecierea valorilor, ci și pentru memorabilele reprize de muzică și poezie ce ni le-a oferit în croaziera pe Dunăre, emite o serie de adevăruri general valabile cu care suntem cu toții de acord în principiu, chiar dacă uneori nu le punem în practică: nedorita ierarhizare a realizărilor; avantajul recunoașterii diversității; șansa de a putea comunica prin intermediul Revistei și al adreselor de e-mail; de a ne bucura de realizările și experiența colegilor și mai ales de a ne încuraja în momentele grele ale vieții la această vârstă.

Apelul patetic al colegului nostru are însă și elemente pe care nu le înțeleg:

- De ce păreri personale nu au ce căuta pe pagina I-a a revistei noastre și nici în e-mail-ul colectiv? Dacă admitem diversitatea de păreri, dacă renunțăm la susceptibilități și orgolii, inutile de fapt, dacă sinceritatea și conduita real bărbătească, tranșantă (specifică de altfel americanilor!) ne, sau ar trebui să ne caracterizeze, atunci de ce ar trebui să apelăm la această secretomanie? Desigur nu intră în discuție problemele vieții particulare, intime ale fiecăruia dintre noi, posibile atingeri ale demnității prin injurii și calomnii. Eu consider că bunul simț, nivelul ridicat de educație datorat părinților și dascălilor noștri, caracterizează promoția Mecanică '61.

- Ca o primă aplicare a conceptului de renunțare la ierarhizări, consider că nivelul asociației noastre se datorează tuturor celor care participă, pe măsura posibilităților, la evenimentele și activitățile acestuia, inclusiv a stimaților noștri colegi de peste hotare care vin de la mii de kilometri depărtare la momentele aniversare și publică în revistă articole de mare interes pentru noi toți. În schimb, unii dintre colegii noștri demnitari, cu funcții importante, trăitori în România ne onorează cu prezența nici măcar o dată la 5 ani.

În ceea ce privește oferta colegului nostru, sunt contrariat de unele afirmații din conținutul acesteia ce contravin – consider eu – normelor de conduită pentru care a militat Radu în articolul la care am făcut referire. Afirmația potrivit căreia puntea de legătură formată de asociație este fragilă și efemeră este contrazisă categoric de realitate. Afirmația este surprinzătoare și pentru că vine din partea unui coleg cu o participare importantă, benefică la activitățile asociației, articolele sale fiind realmente puncte de reper, de reflecție asupra evenimentelor politice ale zilelor noastre, care nu a



pregetat, alături de draga noastră colegă care îi este soție, Rodica, să fie o prezență activă la toate întâlnirile cincinale.

Asociația este micul nostru univers, este cea de-a doua familie a fiecăruia dintre noi (măcar de-acum, de când am îmbătrânit!), în care ne depănăm amintirile despre profesori și colegi, ne bucurăm de realizările copiilor și nepoților noștri (cei care au!), ne îndurerăm la dispariția vreunui coleg, cinstim memoria celor care nu mai sunt demult printre noi. Cum poate fi considerată fragilă asociația noastră atunci când există colege precum Rodica Nicolescu care-și ajută, așa zice cu rar devotament colegii aflați în suferință (mă refer la Dan Onofrei), atunci când există colegi care, în absența oricăror interese (marea majoritate dintre noi fiind pensionari) au susținut financiar acea croazieră de neuitat? Cel puțin eu și soția mea nu putem uita cât de marcat suflătește a fost Stănel Bone în momentul apariției defectiunilor la vasul ce-l pusese la dispoziție. Iar cele stabilite prin Hotărârea și Procesul-Verbal al Adunării Generale al Asociației constituie dovezi de necontestat că suntem capabili să ne propunem un salt calitativ al activității. Redactarea monografiei promoției Mecanică'61 la 50 ani de la absolvire, organizarea în cadrul Muzeului Politehnicii a unui stand destinat promoției noastre, organizarea începând din luna aprilie a întâlnirilor lunare într-o sală de conferințe, cu posibilități de organizare a unor dezbateri tematice (inițiativă la care mă mândresc că am contribuit și eu prin ceea ce am prezentat în luna noiembrie 2008 despre poetul Omar Khayam!), decernarea titlului de coleg al anului, o inspirată modalitate de a stimula moral o participare mai activă la viața asociației, mă determină să consider, fără falsă modestie, că suntem o promoție de excepție. Iar eu, din locul meu poate prea retras, sunt bucuros că fac parte din ea!

Asociația noastră este efemeră numai în măsura în care, în mod inevitabil, cei ce sunt atașați idealurilor ei, vor dispărea fizic sau vor îndura o înrăutățire dramatică a sănătății lor.

Dar ceea ce m-a întristat profund este aprecierea potrivit căreia între noi cei care am trăit, muncit și sperat în această țară și cei care au avut curajul să se stabilească și să se împlinescă pe plan profesional în alte țări, ar exista o prăpastie care ne desparte datorită deosebirilor de concept de viață, de experiență profesională și civică, de cunoștințe, de valori... NU ESTE ADEVĂRAT! Generația noastră a avut o șansă extraordinară: aceea de a fi fost crescuți și educați de către niște părinți minunați, responsabili și profesori

de liceu și facultate exemple de moralitate și competență. De aceea, consider că și noi suntem atașați acelorași valori morale, ne-am crescut și educat copii în spiritul respectului pentru muncă și familie, mulți dintre ei afirmându-se în țări pentru care selecția este riguroasă, obiectivă. Noi suntem cei care ne bucurăm reușind să obținem un exemplar al unor romane de succes la acea vreme („Delirul”, „Cel mai iubit dintre pământeni”, „Shogunul”); noi suntem cei care am apreciat Teatrul Național pentru că a avut curajul să introducă în repertoriu o piesă ce făcea trimitere la rolul nefast al dictaturii: „Caligula” cu inegalabilul Ovidiu Iuliu Moldovan. Să ne aducem aminte de piesa „O dimineață pierdută”, de piesele cu tentă satirică ale lui Paul Everac!

Noi suntem cei care am contribuit cu eforturi uriașe, în condiții vitrege de documentare tehnică, dar și de viață, la edificarea acestei țări. Ceea ce ne desparte într-adevăr, din păcate, și mai ales nemeritat, este situația materială. Eu cred că am supus atenției măcar câteva argumente ce contrazic această afirmație; de altfel consider că, în general, principalul judecător este propria noastră conștiință!

ÎN CONCLUZIE: Consider că revista „Mecanicii'61 Polibuc” a fost și trebuie să rămână a promoției noastre, să reflecte în exclusivitate viața, preocupările și speranțele membrilor ei, nefiind nevoie astfel, ca acestea să devină publice.

Cenzura este de neadmis pentru că sunt convins că ne caracterizează bunul simț în sensul cel mai cuprinzător al cuvântului. Cât despre dreptul de veto: nu suntem Consiliu de Securitate! Suntem colegi, aflați la vârsta senectuții care respectă cu adevărat diversitatea de păreri și opinii.

Și nu în ultimul rând: oferta din punct de vedere tehnic și anume punerea la dispoziție a dotărilor computerului său, ne este de mare ajutor, pentru care trebuie să-i adresăm mulțumiri colegului Radu Mihalcea. Nutresc speranța că punctul meu de vedere, pe care-l consider onest, sincer, să nu dăuneze relațiilor de colegialitate cu Radu Mihalcea, cu distinsa sa soție Rodica, pentru care, repet, port un deosebit respect.

Iar celorlalți colegi: să nu critice lungimea „punctului de vedere” și să nu fie răutăcioși spunând: Dorule, vorba lungă, sărăcia omului!

Cu salutări colegiale.



Opinii

ȘI TOTUȘI FOAIA DE SUFLET

Radu Stoian

Am citit, ca de obicei, cu interes ultimul număr redactat în luna ianuarie a.c. din foaia de suflet. Pentru mine, ca și pentru majoritatea colegilor membri activi ai Asociației Mecanicilor '61, foaia de suflet a devenit un bun indispensabil. Aștept cu nerăbdare întâlnirea tradițională din ultima joi a fiecărei luni, când redactorul șef al foii de suflet ne pune la dispoziție celor puțini care nu avem internet, exemplarul proaspăt tipărit al foii de suflet.

Pentru mine a fost o surpriză implicarea colegului Adrian Popa în redactarea foii de suflet în luna ianuarie a.c.

După ce m-am reîntors de la revelionul petrecut în compania colegilor la hotelul Philoxenia din stațiunea Eforie Nord, l-am sunat pe Radu Gruia și l-am rugat să-mi dea un exemplar din ultimul număr al foii de suflet, redactă de el, în mod cu totul excepțional, în luna decembrie a anului trecut. Cu amabilitatea caracteristică, Radu Gruia a rezolvat prompt solicitarea mea și m-a informat, cu această ocazie, cu privire la decizia lui de a renunța la funcția de redactor șef al foii. În numărul din decembrie al foii noastre, apare un e-mail interesant, trimis de colegul Radu Mihalcea redactorului șef Radu Gruia, în care își arată disponibilitatea ca să redacteze foaia la Chicago. Cu privire la acest e-mail am discutat la telefon cu Adrian Popa și acesta m-a informat că există posibilitatea redactării foii de suflet, începând cu numărul din februarie a.c., în America, prin bunăvoința și efortul colegului Radu Mihalcea. Oferta înaintată de Radu Mihalcea nu a fost pusă în practică, iar președintele Asociației, Dumitru Constantin, în urma unor consultări operative, procedeu specific pentru talentul său de manager, a stabilit colectivul redacțional care se va ocupa de revistă. În prezent redactor șef al foii de suflet este Mirel Vanca, unul din cei mai buni condeieri ai promoției mecanicilor '61.

Redactarea foii de suflet la Chicago, în condițiile oferite de tehnica actuală este realizabilă. Internetul, practic, a înlăturat distanțele între cei care beneficiază de această excepțională realizare tehnică. Materialele care vor fi înserate în foaia de suflet, vor fi expediate din România prin internet, iar Radu Mihalcea le va pune în pagină, va da revistei forma finală și o va difuza cititorilor prin internet, astfel ca la întâlnirea noastră să beneficiem de foaia de suflet.

Radu Mihalcea în calitate de redactor șef, trebuie să pună în pagină articolele primite de la colegi fără să le cenzureze. În situația în care are anumite dubii privind publicarea unor materiale, trebuie să amâne publicarea acestora și să le trimită unui colectiv format din Mirel Vanca, Nae Enescu și Adrian Popa pentru ca aceștia să se pronunțe asupra oportunității publicării acestora. Este normal și firesc ca Radu Mihalcea, în calitate de redactor șef al revistei, să aibă rezervat un spațiu în care să publice articole interesante cu care însă, să nu lezeze pe nimeni. Probabil că, Radu Mihalcea, când se referea că

prezența lui la conducerea foii de suflet ar putea genera conflicte, s-a gândit la ce s-a întâmplat în trecutul apropiat. Reamintesc episodul, deoarece după părerea mea este plin de învățăminte.

Redactorul șef fondator, într-unul din articolele sale, datorită unui exces de zel, a criticat prestația unui coleg valoros și competent. Articolul respectiv a provocat discuții aprinse în rândul mecanicilor promoției '61. Redactorul șef fondator, cu fair play-ul său caracteristic, a recunoscut greșeala și în foaia de suflet publicată în luna ianuarie 2008 a scris pe prima pagină un articol intitulat „Penitențe”. Articolul cuprinde scuzele adresate colegilor care eventual s-au simțit jigniți de anumite referiri cuprinse în materialele publicate în revistă de redactorul șef fondator.

Persoana la care se face referire în articol este Radu Mihalcea; el a acceptat scuzele și a revenit, după o pauză impusă de 10 luni, ca publicist la revista noastră.

În acest context, ținând cont și de învățămintele din trecutul foii de suflet, consider că revista noastră poate fi redactată de colegul Radu Mihalcea. La fel de bine pot face aceasta și alți strănieri, cum ar fi Ioil Oshia sau Emil Olaru, cu condiția ca ei să dispună de timpul liber necesar pentru această lucrare și să aibă în dotare aparatura tehnică aferentă.

Colegul și prietenul meu Radu Mihalcea este unul din condeierii foarte buni din cadrul Asociației Mecanici '61. Prin asumarea benevolă a sarcinii de redactor șef al revistei, am convingerea că Radu Mihalcea se va strădui să realizeze numerele, ce vor purta semnătura sa, la un nivel calitativ deosebit. Radu Mihalcea este un mare iubitor al artei, naturii și sportului. În foaia de suflet, în afara articolelor de fond semnate de el în calitate de redactor șef, sunt sigur că vor fi înserate informații interesante din viața americanilor.

Argumentele pro Radu Mihalcea mă conduc la concluzia firească că nu ar fi o mare greșală încredințarea sarcinii de redactor șef al foii de suflet lui Radu Mihalcea.

Semnalez cu această ocazie revenirea lui Adrian Popa în paginile foii de suflet, după o pauză numai de el știută ca motivație. Acest eveniment mă bucură și îl apreciez ca un câștig pentru creșterea standardului și calității revistei.

Cu Mirel Vanca am discutat recent cu ocazia unei vizite care am făcut-o la el acasă. Mirel Vanca este decis și hotărât să facă o treabă bună. Să nu uităm că tot ce a făcut, în cei 45 de ani de activitate pentru societate și familie, ardeleanul Mirel Vanca, care recent ne-a încântat cu cartea „Comoara din Dealul Magiarului”, a fost la cele mai ridicate cote. Ca să aibă succes, în cadrul noii misiuni asumate de redactor șef al foii de suflet, trebuie ca cei care cu regularitate ne regăim în foaia de suflet, să continuăm să-i punem la dispoziție noului redactor șef articole de calitate. Aștept cu nerăbdare publicarea în foaia de suflet a unor articole semnate de colegul Bone Stan, unul din promotorii și susținătorii Asociației Mecanicilor '61. Recent, într-o convorbire telefonică, Bonelu' mi-a spus că a venit timpul să se așeze la mașina de scris. Îi urez să scrie articolele la fel de bune ca tot ceea ce a realizat el în calitate de manager și director general al NAVROM Giurgiu.

Exemplul lui Bone Stan sper să fie contagios și să fie urmat și de alți colegi timizi care stau în expectativă.



Important

Propunere de conținut pentru MONOGRAFIA PROMOȚIEI '61 MECANICĂ la 50 de ani de la absolvire

Colectivul de redactare a MONOGRAFIEI - ediția 2011

În conformitate cu Hotărârea Adunării Generale a asociației noastre (punctul 4), Monografia Promoției, ce va fi lansată cu prilejul întâlnirii de 50 ani de la absolvire, va avea ISBN (deci va fi destinată și marilor biblioteci), se va tipări în două volume și va conține materiale din volumele anterioare (edițiile „galbenă” și „albastră”), din numerele revistei „Mecanicii '61 – POLIBUC” și materiale noi.

Principala grijă a colectivului de redactare va fi rigurozitatea informației (pornind de la datele din Catalogul Promoției). În egală măsură, se va acorda atenție ordonării și sistematizării tematică a materialelor, completării și aducerii la zi a unor materiale deja apărute în monografia sau în revistă, acordării echilibrate a spațiului tipografic subiectelor (subiecților).

Considerăm că nu pot lipsi capitolele:

1. POLITEHNICA din București – fișă monografică de la începuturi până în prezent.

2. VIVAT ACADEMIA, VIVAN PROFESSORES – aducerea în memorie a dascălilor promoției.

3. PANTEONUL DASCĂLILOR

Gheorghe D. SIMIONESCU, Mihai ATANASIU, Suzânica GÂDEA, Gheorghe MANEA, Dumitru DUMITRESCU, Lazăr STOICESCU, Emil BOTEZ, Zoltan DUCA, George BĂRĂNESCU, Alexandru SELEȘTEANU, Elie CARAFOLI, Nicolae TIPEI, Mihai RENERT, Costache POPOVICI, Ștefan MANTEA.

N.R. Se impun punerile la zi, cu includerea profesorilor Constantin ARAMĂ, Alexandru RĂDULESCU. Sperăm de asemenea să apară biografii ai unor remarcabili profesori ca: Mihai BOTEZ, C. IONESCU-BUJOR, Hugo SEGAL, Cornel STAMATESCU și alții.

4. CONVORBIRI – DE LA STUDENT LA PROFESOR
Gheorghe BUZDUGAN, Aurel OPREAN, Marcel SEGĂRCEANU

N.R. Se impun aducerea în pagină a unor profesori ca: V. N. CONSTANTINESCU, Voicu TACHE și alții.

5. CATALOGUL PROMOȚIEI '61 MECANICĂ

6. PROMOȚIA '61 MECANICĂ în date statistice.

7. IN MEMORIAM

Adrian BOGDANOVICI, Vasile GURIȚĂ, Neron POPESCU, Petre NEAGOE, Mihai OANĂ, Iuliu (Puiu) PĂRVĂNESCU, Pompiliu Dumitru ALBU, Mihai BERCIU, Mircea CARAGEA, Ticu GHEORGHIU, Dan Valentin POPESCU, Ion CĂTU, Petre FLUTURE, Ilie IANCU, Petre OLARU, Dan ONOFREI, Horia PĂICUȚIU, Nicolae PAPAIANU, Ion PELOIU.

8. MECANICII '61 PE MAPAMOND

Ion ARGIREANU – Australia, Dan BOLINTINEANU – Brazilia (America de Sud), Rodica BĂRĂNESCU, Radu MIHALCEA, Florin GROSU, Sotir DODI - S.U.A., Sorin DINESCU – Canada, Ioil OISIE, Emilian HITZIG – Israel, Nicolae SURUCEANU (SOUROU) – Franța, Sergiu Valentin LIPCAN – Germania.

N.R. Se impune aducerea la zi a materialelor, încadrarea lor într-un spațiu tipografic adecvat, dar mai cu seamă promovarea la rampă a scufundacilor. Dar voi Hansi FARSCH, Emil OLARU, Puiu VĂLEANU – care v-ați ostenit să vă mai întâlniți cu noi, de ce nu ne onorați cu prezența în revistă ca să promovați în MONOGRAFIE? Sperăm încă într-o zvâcnire sentimentală a inimilor colegilor care ne-au dat uitării. Nouă ne e dor de voi. Ce credeți voi că simțeam când academicianul Gheorghe BUZDUGAN, profesorul nostru ne povestea – la una din întâlnirile trecute – despre frații HOVNANIAN pe care i-a chemat în toamnă la examenul – restanță, deși unul dintre ei (nu se știe care) promovase examenul din vară.

9. Și Noi despre Noi – cei rămași acasă.

Vasile GHEORGHE, Șerban DERLOGEA, Artemiu VANCA, Constantin DUMITRU, Corina FIRUȚĂ, Rodica Niculescu, Radu STOIAN, Nicolae ENESCU, Adrian POPA, Ion STĂNESCU, Stoian PETRESCU, Radu GRUIA, ca să-i amintim doar pe cei pe care îi găsim în paginile celor două volume de Monografie. Dar câți au a ne spune lucruri poate cu mult mai interesante: Florin KESSLER, Victor PACHIU, Carol MANIȚIU, Șerban TEODORESCU și toți ceilalți nemenționați aici! Vă așteptăm. Etapă de promovare: Revista „MECANICII '61”.

10. HOBBY-uri și/sau MODUS VIVENDI post – pensionare.

11. ISTORIA AGAPELOR PROMOȚIEI '61 MECANICĂ.

Așteptăm – pe adresa redacției Revistei – sugestiile dumneavoastră, dar mai cu seamă oferte-angajament pentru redactarea unor materiale (exemplu: reportaj-relatare a unei agape etc). Spor la treabă!



(continuare din pagina 1)

Recomandăm ca materialele trimise să aibă, pe cât posibil, legătură cu viața și preocupările noastre: realizările ingineresti să fie ale noastre sau noi să fi fost implicați direct sau indirect în ele; opiniile să reflecte modul cum vedem noi lumea și percepem evenimentele din preajma noastră; evenimentele culturale pe care le relatăm să ne aibă ca protagoniști sau să ne permită să facem trimiteri la noi sau la generația noastră; impresiile turistice să conțină atât informații despre obiectivele vizitate cât și considerații personale și relatări ale emoțiilor trăite; umorul să fie bun; fotografiile să fie frumoase.

Revista va fi multiplicată, alb-negru, pe suport hârtie, și va fi pusă, color, pe internet, pe site-ul asociației. Adresa site-ului nostru este: www.mecanicii61.ro. Site-ul vă oferă posibilitatea să vizionați numărul curent al revistei la pagina „Revista”, sau numerele vechi ale revistei la pagina „Arhivă” Pe pagina „Avizier”, veți putea găsi pe lângă anunțuri care privesc membrii asociației noastre sau pe colegi în general, și fotografii și fișiere de interes general trimise de voi. Toate materialele trimise de voi vor fi recepționate pe pagina „Atelier”, la care au acces numai membrii redacției. Aceștia vor lua de aici pe unele dintre ele și le vor publica în revistă sau le vor pune în pagina „anunțuri”. Corespondențele voastre le puteți trimite pe adresa redacției redactia@mecanicii61.ro sau pe adresele titularilor de rubrici care vor avea forma mirelvanca@mecanicii61.ro, adrianpopa@mecanicii61.ro etc. Bineînțeles, fiecăruia dintre noi ne veți putea trimite mesaje și pe adresele noastre private. Modificarea, adăugarea și ștergerea de informații de pe paginile site-ului pot fi făcute numai pe bază de parolă de către persoanele autorizate.

ISSN 1842-4732

Caseta redacțională

Redactor fondator: Adrian Popa

Redactor șef: Mirel Vanca

Redactori: Nae Enescu și Anda Ștefănescu

redactia@mecanicii61.ro

Tehnoredactare computerizată: Cori Simona Ion

La mulți ani

... pentru cine-i născut în martie:

7 martie: **Radu Gruia**

15 martie: **Rodica Nicolescu**

16 martie: **Alexandru Simescu - Șoșo**

26 martie: **Nicolae Enescu**

Galeria foto



Maria lui Nae!