

Florentin Smarandache

**FRATE
CU
MERIDIANELE
ȘI
PARALELELE**

- volumul 6 -



**Editura Silviana, Râmnicu-Vâlcea
2010**

Florentin Smarandache

Frate cu meridianele și paralelele

– volumul 6 – ediția a II-a –

Florentin Smarandache

**FRATE
CU
MERIDIANELE
ȘI
PARALELELE**

**- volumul 6 -
- ediția a II-a -**



**Editura Silviana, Râmnicu-Vâlcea
2010**

Coperta și tehnoredactarea:

Dan SÎRBU

Corectura:

Ion SOARE și Mircea MONU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

SMARANDACHE, FLORENTIN

Frate cu meridianele și paralelele, volumul 6 /

Florentin Smarandache ; Râmnicu-Vâlcea : Silviana,
2010

I. pref. Ion Pătrașcu

II. Index

ISBN: 978-606-92336-8-9

821.135.1-992

Ilustrație copertă:

din arhiva personală a autorului

Alaska, Seattle, Fort Stanwix, Paris, Jamaica, Niagara

Tipar executat la Tipografia FOCUS Rm. Vâlcea

Tel./fax: 004 0350 428730

e-mail: tipografia.focus@yahoo.com

CUPRINS

În loc de prefață – de Ion Pătrașcu	8
I. Pe aripile... zborului, în Dayton – Ohio!	11
„Înaripare” spre Dayton	12
DWF – marele „nod aerian”	13
Conferință de... 1 Mai!	16
La Muzeul Național al Aviației Militare	19
Paradoxurile Fraților Wright	28
Totuși, cine a zburat primul?	26
„Nebuni” contra curentului	28
„Aripile de liliac”	30
Bimotorul mamut	32
Cu avionul priponit pe... gheață!	33
Motorul cu... aer comprimat!	34
De la motorul cu aburi, la cel cu kerosen	35
Un inventator ciudat	37
Prototipul avionului ușor	39
Avion cu... ghidon!	40
De la bicicletă, la avion – doi frați... zburăți!	40
Vuiá Parisul: „Primul zbor european”!	43
De la ceasuri, la avioane: danezul zburător!	47
Un brazilian la Paris – de la plantație, la... aviație! ...	48
Avionul cu reacție – invenția unui român!	49
II. Paradoxuri în „Noul Mexic”	53
Sărbătorirea autorilor din UNM	54
Paradox în organizația UNM	56
Paradox administrativ american	57
Paradoxul toponimic al unor capitale de comitat	59
Albuquerque – superparadox toponimic!	61
Vizita unui profesor emerit de la „Duke”	66
III. În Bălceștiul natal, România	70
Concediu în Bălceștiul natal	71

Bucurii și tristeți de acasă	71
Cu fuziunea senzorilor la Universitatea din Craiova .	73
Petrache Poenaru – cel mai faimos bălceștean	74
Bălcești – oraș fără muzeu!	76
Bălcești – stațiune de odihnă... personală!	77
Profesori, profesori... ..	77
Ziua Liceului	79
Sfârșit de sejur la... Bălcești!	81
Matematica și poezia nu sunt... contradictorii!	81
Toponimul „Bălcești”	82
„La revedere, Bălcești!”	84
IV. Bursier la... Air Force	85
Roma și Siracuza din... America!	86
Atacat de... oboseală și melancolie!	87
Șoferind după... MAPQUEST	88
Profesor universitar în... căminul studentesc!	89
Bursier militar cazat în cămin civil	89
Trai de student sărac	90
Ploi și singurătate	91
În una din cele șapte Rome... americane! Contrabasul calmant!	93
Dobândirea... Independenței!	94
„Bursier” în Parcul Tehnologic din Rome	96
De la bază aeriană, la Parc Tehnologic	96
Meseria mea e să studiez și să creez!	97
„Lecții” pentru profesori!	99
V. Fortul Stanwix	101
Vizită la Fortul Stanwix din Rome	102
Muzeu viu și prețuire pentru un general	104
Un muzeu într-un... monument!	105
Americani sub disciplină prusacă!	106
Cea mai sângeroasă bătălie a Războiului Revoluționar American	108

O bătălie numai între americani	108
Muzeul bătăliei și al... portavionului!	110
VI. În orașul lui Bill Gates	112
VII. Cascada Niagara	130
VIII. Alaska	134
IX. Yellowstone	157
X. Un oltean la Paris	171
XI. În Marea Caraibilor	186

CONFERINȚĂ INTERNAȚIONALĂ ÎN CHINA DEDICATĂ UNUI CERCETĂTOR ROMÂN

*The Sixth International Conference
on Number Theory and Smarandache Notions*



*The opening ceremony of the conference in occurred in
Tianshui Normal University – <http://www.tsnc.edu.cn>*



Professor Xinke Yang

În perioada 24-25 aprilie 2010 s-a desfășurat *A Șasea Conferință Internațională în Teoria Numerelor și Noțiuni Smarandache* la Universitatea Normală din Tianshui, China. Organizatorii conferinței au fost prof. univ. dr. Zhang Wenpeng de la Universitatea Nordvest din Xi'an și prof. univ. dr. Wangsheng He de la Universitatea Normală din Tianshui.

Lucrările conferinței au fost publicate într-un volum special în care se găsesc și articole matematice despre noțiuni legate de cercetările omului de știință roman, Florentin Smarandache, precum: semigrupuri, inele neasociative, funcții aritmetice, și conjecturi sau probleme Smarandache etc. Cartea poate fi descărcată din site-ul

<http://fs.gallup.unm.edu/ChinaSmConf5.pdf>.

Au fost peste 100 de participanți.



*prof.univ.dr. Zhang Wenpeng
de la Universitatea din Xi'an, China,
co-organizatorul conferinței.*

Cercetătorii pot descărca mai multe cărți despre noțiuni Smarandache în algebră, geometrie, fizică, filozofie din Biblioteca electronică:

<http://fs.gallup.unm.edu//eBooks-otherformats.htm>.

prof. ***Ion Pătrașcu***, Craiova

I.

**PE ARIPILE... ZBORULUI,
ÎN DAYTON, OHIO!**

„Înaripare” spre Dayton

30 aprilie 2009

Profesorul Mark Oxley, care predă analiză funcțională la *Air Force Institute of Technology* (prescurtat AFIT; în traducere: Institutul Tehnologic al Aviației Militare a S.U.A.), aflat în baza aeriană (americani îi spun prescurtat AFB – *Air Force Base*) din orașul Dayton, statul Ohio, situat în partea de nord-est a S.U.A., la granița cu Canada, mă invitasă, atunci când îl întâlnisem în Köln, Germania, la FUSION 2008 (Conferința Internațională de Fuziunea Informației), să susțin o conferință despre Teoria Dezert-Smarandache (TDSm) la institutul său. De aceea, acum mă pregătesc să mă „înaripez” din statul meu de reședință, New Mexico, aflat în partea de sud-vest a S.U.A., la granița cu Mexicul (care oficial se numește, după modelul marelui vecin din nordul său... Statele Unite Mexicane!), către statul Ohio – cu aviația civilă, desigur!...



A fost o călătorie scurtă: joi-dimineață, 30 aprilie, după predarea cursului de „Analiză matematică II” ținut de mine la Universitatea „New Mexico” din orașul Gallup, unde locuiesc, am „alergat” (cu mașina mea, desigur!) direct la aeroportul din orașul Albuquerque, numit oficial de către americani *Albuquerque International Sunport* (indentificat prin acronimul ABQ de către Asociația Internațională de Transport Aerian, în engleză – International Air Transport Association, cu acronimul IATA).

Acesta este aeroportul meu „de serviciu”, fiind cel mai apropiat aeroport internațional, de orașul meu: îl folosesc când plec într-o călătorie mai lungă în S.U.A. sau în Lume. Într-un fel, m-am săturat ca de mere pădurețe de drumul Gallup-Albuquerque și Albuquerque-Gallup, pentru că, așa cum am

mai scris și în alt volum de călătorii, acest drum este orientat de la vest la est, la ducere, de la est la vest, la întoarcere, și foarte adesea mi se întâmplă să șofez cu soarele în față, mergând spre aeroport dimineața sau plecând după-amiaza de la acesta spre casă.

DFW – marele „nod aerian”

Dr. Karen Dillard, de la AFIT, care avea gradul militar de maior, îmi cumpărase bilete electronice pentru avioane...



*Autorul la Air Force Institute of Technology
Wright-Patterson AFB în Dayton, Ohio – SUA*

Am zburat la Dayton, Ohio, cu un avion al Companiei *American Air*, nu în linie dreaptă, de la sud-vest spre nord-est, ci pe o rută mai ocolitoare, mergând întâi spre sud-est, până la

Dallas-Forth Worth International Airport (DFW – codul său de identificare, dat de IATA) din Texas, iar de aici, cu un alt avion, spre nord-est, până la *Cox-Dayton International Airport* (cod de identificare DAY), din Ohio. E mai lungă ruta, dar mai avantajoasă: ca preț și ca legătură, la schimbarea avionului.

DFW este, ca să zic așa, transferând la transportul aviatc o expresie din transportul feroviar, un mare „nod... aerian”, pentru că aici schimbă călătorii avioanele, aerogara fiind cap de linie pentru 134 de rute interne și 37 de rute internaționale. Acest aeroport, care ocupă 7.315 ha, este cel mai mare din statul Texas, al doilea din S.U.A. și al treilea din lume (în anul 2008 a transportat 57.000.000 de pasageri. *Dispune* de 5 aerogări, cărora li se spune „terminale”, cu un număr total de 152 de porți de îmbarcare, cu 875 de zboruri zilnice, deci câte două pe minut, având cel mai mare număr de piste fără intersecții, șapte, cu lungimea între 2,4 km și 4 km), dar transportă și mărfuri, revista *Air Cargo World* acordându-i pentru anul 2008 primul loc într-un top al celor mai bune aeroporturi de marfă din Lume; este urmat de aeroporturile internaționale din Frankfurt pe Main (Germania) și din Hong Kong (devenit din anul 1997, prin retrocedarea *coloniei* britanice, regiune administrativă specială a Chinei, care își va păstra pentru 50 de ani regimul politic, conform principiului „O țară, două sisteme”, negociat cu Marea Britanie).



Mesajele pe care mi le trimitea Mark prin *e-mail* erau cifrate și nu le puteam citi! I-am cerut lui Jim Blackshear, șeful compartimentului de computere din campusul universitar din Gallup să-mi instaleze un soft *p7mViewer*, care să-mi descifreze textul primit în atașament.

Mark folosește un card, plus parola, pentru a intra în computerul său (deci, are o securitate mai mare).

Serverul unității militare respinge fișierele în *PowerPoint* trimise prin *e-mail*, până când *Microsoft* va rezolva problema virusurilor transmise cu aceste fișiere.

Atunci, am convertit lucrarea mea, intitulată chiar *Dezvoltări și aplicații ale Teoriei Dezert-Smarandache în Fuziunea Informației* (titlul seriei de cărți publicate de mine împreună cu colaboratorul francez Jean Dezert, de la Oficiul Național de Studii și Cercetări Aerospațiale), în format PDF, care încorporează și fonturile, astfel încât semnele matematice și caracterele speciale puteau fi văzute pe orice computer care avea instalat softul *Adobe Reader 8.0* sau o variantă ulterioară.



Linda Thornton, de la Compartimentul Relații cu Publicul al Universității „New Mexico” din Gallup (a cărei denumire prescurtată este UNM-G), îmi tot spunea s-o anunț la ce conferințe voi participa, ce lucrări voi prezenta acolo, ce cărți mi-au fost tipărite, pentru a publica știri *despre* aceste lucruri în periodicul universității, *UNM-G News* (Știri din UNM).



Am ajuns la miezul nopții la Dayton, dar prof. univ. dr. Mark Oxley, de la AFIT, mă aștepta la aeroport. I-am povestit că în volumul 5 de note de călătorii *Frate cu meridianele și paralele*, am inclus și o poză de-a noastră din Germania (de la Conferința Internațională FUSION 2008), cea de la petrecerea de pe vaporul cu care ne-am plimbat pe Rin (în germană, *Rhein*). A început să râdă:

– Ooo, când eram exaltați de... berea germană!



Sunt cazat la Hotel *Hampton Inn* din Dayton (94,50 \$ pe noapte), unde aveam rezervare. Am plătit cu carte de credit *Visa Chase*, urmând ca AFIT să-mi deconteze, prin transfer electronic, direct în contul meu din New Mexico.

Conferință de... 1 Mai!

01 mai 2009

Prezentarea conferinței mele de la AFIT a durat o oră, de la 11⁰⁰, la 12⁰⁰.

Au participat cadre didactice din institut, în frunte cu dr. Alain Lair – șeful Catedrei de Matematică, dr. David Kaziska (statistician care făcea cercetări asupra cancerului mamar), dr. Aihua Wood (emigrată în 1986 din China; predă analiză reală și complexă), dr. Mark Oxley, dr. Karen Dillard. Apoi, doctoranzi, dintre care Cynthia Krieger a ținut să discute cu mine între orele 14⁰⁰ și 15⁰⁰, în timp ce Mark își predă cursul, iar eu trebuia să-l aștept în cabinetul său.

Am fost plăcut surprins să constat că Cynthia, care își pregătea doctoratul sub îndrumarea lui Mark, înțelesese expunerea mea: felul în care trebuiau combinate informațiile, diferențele dintre probabilitatea clasică (obiectivă), probabilitatea imprecisă și probabilitatea subiectivă, care lucrează cu aproximații și din cadrul căreia fac parte: Teoria Dempster-Shafer (TDS), Modelul de Transfer de Încredere al lui Smets) și Unificarea Teoriilor de Fuziune (a lui Florentin Smarandache).



Am primit, ca onorariu, un cec de 250 \$ – așa se obișnuiește!

Problema cea mai grea a fost... alegerea restaurantului la care vom merge: mâncare mexicană, chinezească, *thailandeză*?... Cum stomacul meu digeră orice, eu am fost „ignoranța *totală*”, adică „elementul neutru” în mulțimea de „reguli de *fuziune*”.

S-au decis pentru „Texas Road House”, unde ospătarele, tinere fete, prezentau și un mic spectacol. Cei

îmbrăcați militar au avut o reducere de 10 % – ce bine de ei! (A fost bine și de mine, căci eram invitat!)



Ziua de 1 Mai, numită în SUA *May Day* (Ziua de Mai, care este o sărbătoare tradițională a primăverii, cum era – și încă este! – „Armindenii” în România) sau *International Workers' Day* (Ziua Internațională a Muncitorilor”, nu trebuie confundată cu *Labour Day* – Ziua Muncii, sărbătoarea federală din prima zi de luni din... septembrie!; pentru a contrabalansa percepția comunistă a sărbătorii, în anul 1958, la inițiativa Asociației Barourilor Americane, președintele Dwight David Eisenhower a proclamat 1 Mai drept *Law Day* – Ziua Legii, care vrea să evidențieze rolul legii în întemeierea statului și importanța ei pentru societate.

Aș putea spune că și acesta este un paradox american, din moment ce 1 Mai a fost aleasă în anul 1889, de către primul congres (la Paris) al *Internaționalei a II-a* (organizație internațională a partidelor socialiste și muncitorești), pentru a fi sărbătorită tocmai în amintirea muncitorilor americani greviști care au început la 1 mai 1886 greve și demonstrații în toată țara pentru aprobarea prin lege a zilei de muncă de 8 ore (ce-i drept, această sărbătoare mondială îi omagia și pe muncitorii împușcați de către poliție în zilele de 3 și 4 mai 1886 în orașul Chicago, statul Illinois, S.U.A.). „Paradoxul 1 Mai american” nu se oprește însă aici, dacă ne gândim că atunci au murit împușcați și câțiva polițiști – numai unul a murit rănit de bomba aruncată de un anarhist la sfârșitul mitingului, ceilalți șapte au fost împușcați: câțiva muncitori aveau revolvere, dar chiar un șef polițist a recunoscut în presă, la adăpostul anonimatului, că cei mai mulți dintre polițiștii morți și răniți (60!) au fost atinși de gloanțele trase de către alți... polițiști! Așadar, e de înțeles de ce politicienii americani au vrut să pună în umbră acest aspect al zilei de 1 Mai.



La AFIT: curat, ordonat, luceau parchetul și pereții – ca la armată! AFIT este o instituție universitară cu trei facultăți (de inginerie și management, de sisteme și logistică, de inginerie civilă și logistică), dar desfășoară și o activitate de educație permanentă (cursuri de perfecționare profesională tehnică). Institutul și-a început activitatea în anul 1919, cu titulatura Școala Aeriană de Aplicație, numită în 1920 Școala de Inginerie a Serviciului Aerian, având apoi diverse denumiri: din 1927 – Școala de Inginerie a Corpului Aerian, din 1944 – Școala de Inginerie a Forțelor Armate Aeriene, din 1946 – Institutul Tehnologic al Forțelor Armate Aeriene, din 1947 – Institutul Tehnologic al Forței Aeriene, din 1948 – Institutul Tehnologic al Forței Aeriene a Statelor Unite (când s-au unit Bazele Aeriene „Wright” și „Patterson” din Dayton), din 1955 – Institutul de Tehnologie, Forța Aeriană a Statelor Unite, iar în 1956 a redevenit Institutul Tehnologic al Forței Aeriene. Din 1960, face și cursuri de masterat, iar din 1965 organizează doctorate. Comandantul AFIT este gen. bgd. Paula G. Thornhill.

Începând cu anul 1986, absolvenții institutului au înființat Fundația AFIT, organizație neguvernamentală care sprijină realizarea scopurilor institutului.

În anul 2004, AFIT și Universitatea „New Mexico” au semnat un acord de colaborare.



Scriu acum în avionul de întoarcere, pe ruta Dayton-Dallas. Pe locul 16 B, în față-stânga, stă un... cățeluș îmbrăcat, mic, cât un șobolan! Biletul pentru domnul cățel a costat... 100 \$. Stăpâna sa a avut voie să-l ia înăuntru, deoarece era mic. Dacă ar fi fost un dulău, ar fi fost pus la... bagaje, într-o cușcă specială! Păi, nu e aici un paradox al vieții cotidiene, dacă ne

gândim la vorba ceea românească – „Viață de câine!”?...
Desigur, nu toți câinii americani au o asemenea viață!



Înainte de startul expunerii



La escaia din DFW, am văzut pe acest aeroport texan vreo 4-5 persoane cu măști albe la nas și gură – protecție contra gripei porcine, stârnită din Mexic, unde au murit, până în prezent, 20 de oameni, din peste 470 de infecțați.

La Muzeul Național al Aviației Militare

Am fost la Muzeul Național al Aviației Militare a Statelor Unite, de lângă baza aeriană din Dayton. Intrarea, liberă. Am văzut aici afișe cu Bob Hope (*hope* înseamnă

speranță în limba engleză), comedian al soldaților americani în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial.



La Muzeul Național al Aviației Militare – Dayton

Erau expunate de toate felurile, de la începuturile aviației – Frații Wright, Wilbur (1876-1912) și Orville (1871-1948), a căror familie s-a stabilit în Dayton în anul 1884, după ce locuise aici în anii deceniului anterior, astfel că Orville se născuse aici, care au zburat mai întâi cu planoarele construite de ei, în 1901 și 1902 (în statul Carolina de Nord, pe Coasta de Est, cum numesc americanii malul lor la Oceanul Atlantic, unde erau curenți de aer puternici și permanenți) și apoi cu un aparat de zbor mai greu decât aerul dotat cu motor (aeroplan), în 1903, iar din 1904 și-au mutat „terenul de încercare” aproape de casă, pe un izlaz aflat la 13 km nord-est de Dayton, numit *Huffman Prairie*, pus gratuit la dispoziția lor de către

bancherul Torrance Huffman, teren rămas practic neschimbat și inclus acum în *Parcul Național al Moștenirii Istorice a Aviației din Dayton*, vecin cu Baza Aeriană „Wright-Patterson”, până la aparatele de zbor moderne, din timpul Războiului Rece dintre Est și Vest:

- bombardierele B 52 din perioada războiului din Vietnam (1959-1975), de care îmi aduc și eu aminte, eram copil și mereu se transmiteau la radio știri de pe front, care părea că nu se mai termină;

- rachete vietnameze sol-aer;

- avioane fără piloți, UAV (*unman air vehicle*), care executau zboruri de recunoaștere, culegere de imagini (spionaj)

- adevărate „jucării” serioase;

- MIG-uri rusești, care se exportau în toate țările socialiste;

- supersonice americane (de exemplu, *Black Bird* – Pasărea Neagră);

- bomba nucleară, bomba termonucleară – arătând ca niște butoaie din fier umflate;

- bombele atomice, numite „Little Boy” (Băiatul mic) și „Fat boy” (Băiatul gras), lansate deasupra orașelor japoneze Hiroshima (la 6 august 1945) și Nagasaki (la 9 august 1945), producând o inimaginabilă hecatombă, cu circa 140.000, respectiv, circa 70.000 de morți;

- avioane naziste, cu svastica pe ele;

- bombardierele B 1 și B 2;

- recente avioane nedetectabile de către radar [*stealth plane* = avion secret, pe furiș], deoarece au fie grilaje care absorb undele electromagnetice ale radarului, fie diverse înclinații ale suprafețelor corpului lor, astfel că undele radar sunt reflectate sub un alt unghi și nu mai

ajung înapoi la sursă, care, nereceptându-le, nu poate deduce existența avionului, coordonatele de zbor, distanța dintre radar și avion (probabil că acum se vor căuta alte metode de detectare a avioanelor).



În mod simbolic, în fața muzeului aviatic din Dayton se află statuia lui Icar – celebrul personaj din mitologia greacă, despre care se spune că, împreună cu tatăl său, Dedal, a fugit din Labirint cu ajutorul unor aripi făcute din pene lipite cu ceară. Dar, ajungând prea aproape de soare, ceara s-a topit, iar el a căzut în mare.

Icar reprezintă tendința omului spre absolut.

Paradoxurile Fraților Wright

Fiindcă tot am amintit de legendarii pionieri daytonezi ai aviației, Frații Wright, aș semnală două paradoxuri ale acestora, pentru că paradoxismul, prezent în toate, nu putea lipsi tocmai din istoria aviației:

- deși *nu aveau studii superioare* (Wilbur terminase liceul, dar nu a apucat să-și ia diploma, din cauza mutării bruște a familiei sale din Richmond, statul Indiana, în Dayton, statul Ohio, în anul 1884, iar Orville a abandonat liceul în anul 1889, pentru a începe o afacere proprie, de tipografie – cu ajutorul lui Wilbur, a proiectat și a construit o tiparniță), ei au reușit să fie *autodidacți în mecanică și în aeronautică*, datorită talentului;

- în ciuda talentului lor în tehnică, deși erau patronii unei companii de biciclete, la care ar fi putut realiza roți cu pneuri pentru aparatele lor de zbor (în anii 1890-1900, în S.U.A., bicicletele au fost în mare vogă – se inventase „bicicleta sigură”, cu lanț de transmisie, cu pinioane de viteză și cu pneuri), *planoarele și*

aeroplanele concepute de ei nu au avut inițial roți (tren de decolare-aterizare): deși văzuseră în ziare că aeroplanele din Europa aveau roți, ei au considerat că aeroplanele europene aveau un mare dezavantaj tehnic – decolau (se ridicau în aer) cu întârziere, după ce rulau pe sol mai mult timp, ceea ce nu se întâmpla la modelele lor, catapultate de pe o schelă portabilă din lemn sau, în caz de vânt favorabil, folosind o scurtă alunecare pe tălpi; în mod paradoxal, și-au menținut această concepție, deși, cel mai adesea, aparatele lor de zbor cu tălpi se avariau la aterizare și rareori puteau efectua zboruri succesive fără reparații! Totuși, după ce au încercat fără succes să decoleze de pe apă (în perioada 1906-1907) și după ce au făcut un turneu demonstrativ în Europa (în anul 1908), unde s-au dovedit a fi imbatabili în privința manevrabilității aeroplanului, în anul 1910 au produs un nou model de avion, cu... roți (după ce, în 1909, își construiseră propria fabrică de avioane!).

Dacă am studia în amănunt activitatea acestor pionieri ai aviației, am putea găsi, însă, și alte paradoxuri, precum:

- în anul 1901, șocat de dezamăgirile pe care i le-au produs faptul că planoarele construite de ei aveau o portanță (forță ascensională) redusă, Wilbur i-a spus lui Orville că omul va zbura, dar nu în timpul vieții lor (!);

- Orville (repet, fără studii superioare) a fost făcut membru al Academiei Naționale de Științe a S.U.A. în anul 1936 (Wilbur murise în anul 1912, de febră tifoidă);

- au existat numai două „zboruri de familie” (în anul 1910): un zbor de șase minute, al celor doi frați (Orville pilot și Wilbur pasager), și altul de șapte minute, al fiului cu tatăl (Orville pilot, tatăl său pasager); tatăl le interzise fraților să zboare împreună, pentru a preveni o dublă tragedie în familie, în cazul prăbușirii avionului,

dar și pentru ca fratele rămas în viață să poată continua cercetările aviatice;

- frații aviatori nu au primit fonduri guvernamentale pentru construirea avioanelor, și cu toate acestea, ei au reușit să realizeze primul lor avion, *Flyer I* (s-ar putea traduce prin Pasărea I sau prin Zburătorul I), cu mai puțin de 1.000 \$, în timp ce Institutul Smithsonian (*Smithsonian Institution*, o instituție guvernamentală de învățământ și de cercetare din Washington, Districtul Columbia), al cărui secretar, Samuel Pierpont Langley, savant cunoscut, efectua de mulți ani cercetări în domeniul aviației, beneficiase de peste 50.000 \$, dar cercetările sale nu au dat rezultate comparabile cu ale celor doi anonimi fabricanți de biciclete din Dayton;

- ziarul *Dayton Journal* a refuzat să publice o relatare despre realizarea „primului zbor” al fraților daytonezi, considerând că acesta a fost prea scurt pentru a fi important (durata de 12 secunde, lungimea de 36,5 m); totuși, un telegrafist a divulgat unui ziar din statul Virginia conținutul telegramei trimise de Frații Wright tatălui lor, cu rugămintea de a informa presa despre cele patru zboruri reușite de ei în 17 decembrie 1903, în apropierea malului Oceanului Atlantic (Coasta de Est), în statul Carolina de Nord, astfel că ziarul menționat a publicat un articol foarte deformat despre acest eveniment, iar articolul a fost reluat în ziua următoare de mai multe cotidiane de aiurea, inclusiv din... Dayton – Frații Wright au făcut prima declarație de presă de-abia în ianuarie 1904;

- opinia publică americană a trecut de la o extremă la alta în atitudinea sa față de talentații constructori și piloți de avioane din Dayton: *de la admirație* (fiind considerați eroi naționali, după ce au

efectuat turneul demonstrativ european, când ajunseseră cei mai cunoscuți oameni din Lume), *la dispreț* (fiind acuzați de lăcomie, datorită unui lung proces, în perioada 1909-1914, asupra respectării brevetului lor de invenție privind sistemul de control al zborului avionului, cu aviatorul Glenn Hammond Curtiss, sprijinit de către Institutul Smithsonian, „adversarul” a fost celebru mai întâi ca motociclist, apoi, ca aviator a devenit, chiar în timpul procesului, „Părintele aviației navale”, realizând primul avion amfibiu, cu roți retractile și a semnat contracte importante cu Marina Militară a S.U.A., *Navy*, cum o numesc americanii; ca o ironie a sorții sau, dacă vreți, ca un paradox, fabricile celor care s-au aflat în acest „Război al brevetului”, *Wright Aeronautical Corporation*, succesoare a *Wright Company*, vândută de către Orville în anul 1915, și *Curtiss Aeroplane and Motor Company*, au... fuzionat în anul 1929, formând *Curtiss-Wright Corporation*, existentă și astăzi).

Tot la paradoxurile din istoria aviației, trebuie să semnalez și controversa asupra priorității în realizarea a ceea ce se numește în limbajul de specialitate „primul zbor autopropulsat și controlat al unui aparat de zbor cu aripi fixe mai greu decât aerul” (controversă datorată atât divergenței de păreri asupra condițiilor tehnice standard pe care trebuie să le îndeplinească un aparat de zbor mai greu decât aerul pentru a putea fi numit avion, cât și lipsei unor documente și dovezi indubitabile asupra zborurilor unora dintre inventatorii-piloți de avioane!):

- Federația Aeronautică Internațională (FAI), organizație neguvernamentală mondială, înființată în anul 1905, care se ocupă cu omologarea recordurilor mondiale în sporturile aeriene, aeronautică și astronaautică, susține că „primul zbor aviatic” ar fi fost

executat de către Frații Wright, la 17 decembrie 1903, ale căror invenții au făcut posibil *zborul controlat pe cele trei direcții* – cele trei axe care trec prin centrul de greutate al avionului: *axa longitudinală* (de-a lungul corpului avionului) sau axa de ruluu (înclinarea avionului pe aripa stângă sau pe aripa dreaptă la rotirea corpului său în jurul axei longitudinale), *axa transversală* (de-a lungul aripilor) sau axa de tangaj (înclinarea avionului cu botul în sus sau cu botul în jos la rotirea corpului său în jurul axei transversale) și *axa verticală* (este perpendiculară pe celelalte două axe) sau axa de virare (cotirea avionului spre stânga și spre dreapta la rotirea corpului său în jurul axei verticale);

- unii istorici ai aviației, îndeosebi europeni, consideră că aparatul de zbor din anul 1903 al celor doi inventatori-piloți americani nu îndeplinește condițiile standard pentru un avion: nu avea tren de decolare-aterizare (decola ajutat, prin catapultare, sau prin alunecare pe tălpici); nu avea coadă și, practic, nici fuselaj (corp).

Totuși, cine-a zburat primul?

Lista candidaților la onoarea (cerută de ei înșiși sau, ulterior, de către admiratori de-ai lor) de a fi pilotat „primul zbor controlat cu un aparat cu aripi fixe autopropulsat mai greu decât aerul” este destul de lungă: Clément Ader (Franța, 1890), Hiram Stevens Maxim (Anglia, 1894), Carl Rickard Nyberg (Suedia, 1897), Augustus Moore Herring (S.U.A., Michigan, 1898), Gustave Albin Whitehead (S.U.A., Pennsylvania, 1899; Connecticut, 1901), Lyman Wiswell Gilmore jr. (S.U.A., California, 1902), Richard William Pearse (Noua Zeelandă, martie 1903), Karl Jatho (Germania, august 1903), Orvell și

Wilbur Wright (S.U.A., Carolina de Nord, decembrie 1903), Traian Vuia (român, la Paris, martie 1906), Jacob Christian Hansen Ellehammer (Danemarca, septembrie 1906), Alberto Santos-Dumont (brazilian, la Paris, octombrie 1906).

Apropo de acești piloți minunați și mașinile lor zburătoare, iată încă un paradox din istoria aviației: în pofida aspirației milenare a omului de a zbura, *primele două tentative de zbor mecanic motorizat, consemnate în istoria aviației, făcute în secolul al XIX-lea cu două aparate de zbor concepute, în ambele cazuri, de către ofițeri de marină, constructorii nu și-au pilotat modelele, ci au apelat la voluntari:*

- 20 septembrie 1874, Brest, Franța: *monoplanul*, cu aripile plate fixate în unghi diedru (ridicate puțin în sus), cu anvergura (distanța dintre vârful aripilor) de 13 m, *construit din aluminiu*, de către frații *Felix și Louis du Temple de la Croix*, cu motor cu aburi, cu o elice de tracțiune cu 12 pale, cu tren de decolare-aterizare *tricycle pliant* (două roți în față), cu un fuselaj ca o barcă (din lemn), cu coadă, sub care se afla (separată de aceasta) o cârmă verticală, a fost lansat de pe un plan înclinat, fiind pilotat de către un marinar al cărui nume nu se cunoaște – după ce a prins viteză, avionul a decolat de pe rampă, s-a ridicat puțin deasupra pământului și a aterizat în siguranță, executând *mai degrabă un salt în aer, decât un zbor*;

- iulie 1884, Krasnoe Selo, lângă Sankt Petersburg, Rusia: *monoplanul* construit de către *Alexandr Feodorovici Mojaiski*, cu aripi plate fixate în unghi diedru, foarte late (14 m!), cu anvergura de 22,5 m, cu două motoare cu aburi, unul de 20 CP, care acționa o elice de tracțiune, cu patru pale, așezată în față, celălalt – de 10 CP, care acționa prin intermediul unor lanțuri și roți dințate, *două elice de împingere, cu*

patru pale fiecare, montate în decupări în partea din spate a aripilor, cu *fuselaj lung* (14 m) în formă de barcă, cu *coadă*, cu *cârmă* (așezată în planul vertical al cozii), pilotat de către un voluntar numit I. N. Golubev, a fost *lansat de pe un plan înclinat* – aparatul s-a ridicat de pe rampă și, după un scurt zbor, s-a înclinat într-o parte, s-a prăbușit pe o aripă, avariindu-se grav, dar după o relatare mai târzie, care se pare a fi rodul propagandei naționaliste bolșevice a lui Stalin (lider sovietic al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice și prim-ministru, după moartea lui Lenin), se spune că ar fi parcurs în aer cam 20-30 m; chiar dacă propaganda sovietică a pretins că acesta a fost „primul zbor de avion din lume”, el a fost, în fapt, un *salt în aer*, nu un zbor susținut, controlat, adevărat.

Scriind numele acestor inventatori-piloți, mi-am amintit de un frumos film realizat în anul 1965 de către regizorul britanic Ken Annakin, „Acei oameni minunați și mașinile lor zburătoare”, în care era prezentat, într-un registru comic, un concurs aviatic din anul 1910 (în era de pionierat a aviației), pe traseul Londra-Paris (de aceea, filmul se mai numea și „Cum am zburat de la Londra la Paris în 25 de ore și 11 minute”), tot farmecul aparte al filmului fiind produs de „prezența vie” a celor 14 modele de aeroplanе din acea epocă, reconstituite cu minuțiozitate.

„Nebuni” contra curentului

Eroii aceluia film erau piloți, deci simpli „utilizatori” de avioane, și este posibil ca într-o întrecere aeriană internațională cu o miză substanțială pentru acea vreme, de 10.000 £, să apară scene comice, dar dacă am cunoaște viața inventatorilor acestor „mașini zburătoare”, am constata că ar putea fi făcute niște

filme pline de drame și chiar de tragedii, motiv pentru care voi prezenta pe scurt „poveștile” inventatorilor-piloți care, la sfârșitul secolului al XIX-lea și la începutul secolului XX, s-au străduit să realizeze „primul zbor autopropulsat al unui aparat cu aripi fixe mai greu decât aerul”.

Cum am spus ceva mai înainte, dezbaterea asupra „primului zbor” creează controverse din cauza divergenței de opinii asupra condițiilor tehnice standard pe care trebuie să le îndeplinească aparatul de zbor pentru a putea fi numit avion, cât și din cauza inexistenței sau pierderii dovezilor executării unor zboruri. Neîncrederea opiniei publice, ca și a autorităților din epoca respectivă în posibilitatea realizării zborului cu un aparat mai greu decât aerul, a descurajat pe unii dintre inventatori. Dacă la aceasta se mai adăuga și firea mai ciudată a unora dintre acești deschizători de drum în tehnica aviatică, nu trebuie să ne mai mirăm că respectivii nu au lăsat dovezi palpabile ale realizărilor tehnice, sau le-au distrus chiar ei!

Opinia publică era atât de convinsă că zborul cu motor nu este posibil, încât, deși în anul 1905 Frații Wright reușiseră performanța de a parcurge în zboruri stabile și controlabile distanțe mari (39 km și 39,4 km), evenimentul era pus la îndoială, mai ales că reporterii nu asistaseră la aceste zboruri, și, deși „frații fabricanți de biciclete” aveau fotografii făcute cu aparatul lor, de la respectivele zboruri, în ediția pariziană a ziarului *Herald Tribune* apărea, în anul 1906, un articol despre Frații Wright cu titlul *Flyers or Liars?* (Zburători sau mincinoși?). Atacul asupra lor a fost continuat de presa franceză (Academia de Științe din Paris dăduse, în februarie 1903, verdictul că zborul cu un aparat mai greu decât aerul nu poate fi rezolvat, fiind doar un vis și îi refuzase, din acest motiv, inginerului român Traian Vuia un sprijin financiar pentru realizarea unui prototip de avion care le amintea de

modelul francezului Clément Ader, testat fără succes în anul 1897).

Unor inventatori de „mașini zburătoare”, li s-a dat porecla „Nebunul”. Era greu să înoți contra curentului, totuși, neînfricații nu au lipsit!...

„Aripile de liliac”

Clément Ader (1841-1925), inginer electromecanic, Franța:

a) la 9 octombrie 1890, cu *monoplanul* său *Éole* (de la numele lui Eol, zeul vânturilor la grecii antici; acest model este numit și *Avion I* – neologismul *avion*, a apărut, se pare, în anul 1875, într-un brevet de invenție din domeniul aeronauticii, derivat din cuvântul latin *avis* = pasăre și sufixul *-on*, a fost utilizat în locul mai „vechiului” termen *aéroplane*, introdus într-un brevet de invenție aeronautică din anul 1855, pentru a numi un aparat de zbor cu aripi,), dotat cu „aripi de liliac” (anvergura de 13,7 m, *cu geometrie variabilă*, din țesătură de mătase, permeabilă pentru aer, întinsă pe cadru metalic cu nervuri din lemn), cu *motor cu aburi* (patru cilindri, 20 CP, arzător cu alcool), cu o *elice de tracțiune din bambus cu patru pale*, asemănătoare penelor de pasăre, situată în fața aripilor, cu *tren de decolare-aterizare cu trei roți* (două în față, una în spate – manevrabilă), ar fi zburat, *fără posibilitate de control al aparatului în timpul zborului*, în parcul Castelului Gretz-Armainvilliers (la sud-est de Paris, în Provincia Brie, din actualul Departament Seine-et-Marne), pe o distanță de 50 m, dar la o înălțime nesemnificativă față de sol, circa 20 cm (din cauza raportului mic dintre putere și greutate – 0,05 kW/kg), precum și din cauza vremii nefavorabile – aparatul *s-a avariat*, din cauza dezechilibrării (martori ai evenimentului au fost doar doi salariați ai săi);

b) septembrie 1891: aparatul său de zbor a trezit interesul Armatei și se spune că Ministerul de Război a admis ca *Éole* să fie testat în cazarma din Satory, lângă Paris, la sud de Versailles, unde s-ar fi executat două zboruri, unul de circa 100 m, iar celălalt – de circa 50 m; la al doilea, aparatul s-a zdrobit de niște căruțe militare aflate în apropierea pistei (se pare, tot din cauza dezechilibrării); totuși, Ministerul de Război a aprobat finanțarea unui model îmbunătățit, mai puternic (a cărui construire a început în luna mai 1892) – *Avion II* (numit și *Zéphyr*), al cărui motor cu aburi era mai ușor (doi cilindri, 20 CP), dar care nu a mai fost terminat (devenind secret militar, nu se cunosc amănunte, însă inventatorul a pretins, spre sfârșitul vieții sale, că ar fi efectuat cu acest aparat, în august 1892, un zbor de 200 m lungime, în cazarma din Satory!);

c) la 12 octombrie 1897, în aceeași cazarmă, a fost testat (în prezența unui general) *monoplanul Avion III* (numit folcloric „Liliacul” din cauza „aripilor de liliac”, cu anvergura de 15 m) – un model *construit în principal din lemn*, iar un mic număr din componentele sale erau din oțel, alamă, *aluminu* și mătase, cu *două motoare cu aburi* (fiecare motor având 30 CP), cu *două elice de tracțiune din bambus cu patru pale*, situate în fața aripilor, cu *două locuri* (Armata ceruse ca aparatul de zbor să aibă și un loc pentru observatorul militar, dar la testare, acesta nu a urcat la bord), cu *coada manevrabilă prin pedale*, cu *tren de decolare-aterizare cu trei roți*, cea posterioară fiind manevrabilă. Ulterior, Ader a declarat că a simțit cum aparatul s-a desprins de sol de câteva ori, iar generalul a admis că *mașina a făcut doar câteva salturi, pe care nu le poate considera un zbor adevărat*; la 14 octombrie 1897, pe un vânt puternic, în fața a trei reprezentanți ai Ministerului de Război (doi generali și un locotenent) și a doi asistenți civili, s-a făcut o *testare oficială*, pe o pistă circulară trasată cu o linie albă. În anul 1910, inventatorul va relata că

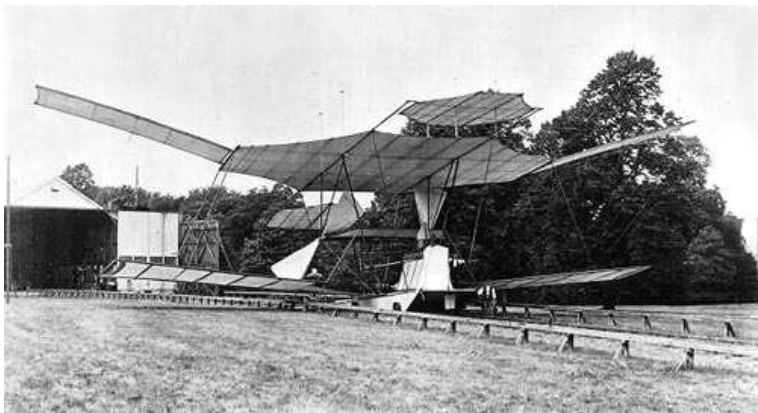
avionul s-a ridicat în aer, dar vântul puternic l-a abătut de la ruta stabilită; a reușit să-l redreseze de câteva ori, până când o rafală foarte puternică l-a deviat vertiginos înspre ghereta din lemn a santinei de la bariera de lângă o clădire și, speriat de perspectiva unei ciocniri nimicitoare, a oprit instinctiv motoarele, ceea ce a produs imediat prăbușirea aparatului, care s-a rupt în bucăți, pilotul suferind o comoție, iar comisia (incluzându-l și pe generalul care cu două zile mai înainte asistase la „repetiția” pentru testarea oficială) a consemnat că avionul făcuse doar câteva salturi, nu un zbor propriu-zis. *Ministerul de Război a abandonat proiectul*, Ader nu a avut bani ca să-l continue, dar cuvântul „avion” s-a consacrat în aeronautică (anglofonii folosesc însă un cuvânt echivalent: *aircraft*, alături de *plane*).

Bimotorul mamut

Sir Hiram Stevens Maxim (1840-1916), inginer electromecanic american, emigrat în Anglia (iată încă un paradox din viață: există – ce-i drept, foarte, foarte puțini – și emigranți din S.U.A. în Europa!), devenit cetățean britanic, inventatorul mitralierei („Maxim”):

a) la 31 iulie 1894, în Bexley, la sud-est de Londra, a testat ca pilot, având la bord un *echipaj de trei persoane*, un *biplan uriaș* (numit *Test-Rig*, adică aparat de încercare), de 3,5 tone, cu anvergura de 32,5 m (un avion-mamut, inimaginabil la acea vreme!), dotat cu *două motoare cu aburi*, fiecare de 180 CP, cu *două elice* (cu două pale, cu diametrul de 5,33 m), situate una în fața aripilor, iar cealaltă în spatele lor, rotindu-se în sensuri contrare, lansat de pe o rampă cu șine, lungă de 550 m, așezat fiind pe niște lonjeroane de protecție, ca o navă pe role, având și un ghidaj superior din lemn; dezvoltând o viteză de 68 km/h, în *lipsa unei modalități de control*, aeronava s-a

ridicat de pe rampă din cauza portanței (forța de înălțare), a rupt ghidajul și, după un *zbor necontrolat* pe o distanță de circa 180 m, la mică înălțime, 60-90 cm deasupra rampei, *s-a zdrobit de sol*;



*Biplanul bimotor mamut „Test-Rig”
al lui Herbert Stevens Maxim*

b) în anul 1910, autorul a mai construit un biplan, dar fără succes.

Cu avionul priponit pe... gheață!

Carl Rickard Nyberg (1858-1939), industriaș și inventator polivalent (cu origine socială modestă, el abandonase școala la vârsta de 14 ani, dar la 16 ani a realizat un model de elicopter care s-a înălțat doi metri; deși acesta fusese condus de către altcineva, un crescător de găini – se spune că inventatorul ar fi avut rău de înălțime – s-a ales cu porecla Nyberg-Zburătorul!), Suedia:

a) în 1897 (după unele surse, în 1899 sau în 1900 – după timbrul omagial suedez emis în anul 1984), a testat un

model de mașină zburătoare, în curtea vilei sale din orașul Lindgö (aflat pe o insulă de lângă Stockholm, capitala Suediei); vara – pe o pistă circulară din scânduri (așa-numita „pistă carusel”) și iarna – pe o pistă de... gheață (este paradoxal, dar să nu uităm că în Suedia, patinajul este un sport național!), în golful din fața vilei sale (tot pe o pistă circulară, prin „priponirea” avionului cu o frânghie legată de un bolț bătut în gheața groasă!); aparatul, numit *Flugan* (Musca), a avut două variante, *cvadriplan* (cu două aripi plate, distanțate, între care se aflau două aripi curbate ca la o pasăre bătând din aripi!) și *triplan* (cu două aripi plate, între care se afla o aripă curbată), cu *anvergura de 5 m*, cu *motor cu aburi* (10 CP, folosind pentru vaporizarea apei, un încălzitor format din patru lămpi de lipit, invenție proprie), cu *două elice de tracțiune cu două pale*, cu *tren de decolare-aterizare cu patru roți de bicicletă*, a reușit să facă doar câteva salturi mici, cu înălțimea de circa 15 cm; la unul din teste, avionul s-a prăbușit pe gheață și s-a avariat grav, dar Nyberg a scăpat nevătămat;

b) lipsit de fondurile necesare pentru a produce un motor cu benzină, puternic și ușor, inventatorul a încercat să atragă investitori, dar niciunul nu a fost interesat; s-a adresat Parlamentului și regelui, dar fără succes; a continuat testele până în anul 1922, dar – lipsit de resursele care se impuneau – nu a dat rezultate și a fost supus ironiilor privind „musca” sa care nu voia să zboare!

Motorul cu... aer comprimat!

Augustus Moore Herring (1867-1926, S.U.A.), cu studii tehnice în Germania, Elveția și S.U.A.:

a) în ziua de 10 octombrie 1898, *Silver Beach Amusement Parc* (Parcul de Distracții „Plaja de Argint”), St. Joseph – statul Michigan, S.U.A., a făcut un zbor de circa 15 m

lungime, la bordul unui *planor biplan*, cu *coadă cruciferă*, cu 2 roți montate pe două cadre de sub aripa inferioară, un *motor cu aer comprimat* (2 cilindri, 2 CP, putea funcționa doar 30 de secunde, cilindrul cu aer comprimat fiind de mici dimensiuni) așezat pe aripa inferioară, cu *două elice cu două pale*, rotindu-se în sens contrar (una de tracțiune, cealaltă de împingere) – pilotul stătea sprijinit de subțiori de un cadru fixat sub aripa inferioară;

b) la 21 octombrie 1898, în prezența unor reporteri (nu există însă fotografii ale zborului – la acea vreme, aparatul de fotografiat, cu plăci fotografice, era o raritate), a repetat testul, reușind un zbor de 22 m lungime, cu durata de opt secunde.

Statul Michigan a revendicat faptul că locuitorul său Augustus Moore Herring, a efectuat „primul zbor”, dar „avionul” său nu era pilotabil (zbor necontrolabil); ca atare, „zborul” său nu a putut fi omologat.

De la motorul cu aburi, la cel cu kerosen

Gustave Albin Whitehead (1874-1927), inventator german emigrat în S.U.A., unde și-a anglicizat numele de familie, prin traducere (*Weisskopf* = *Whitehead* = cap alb):

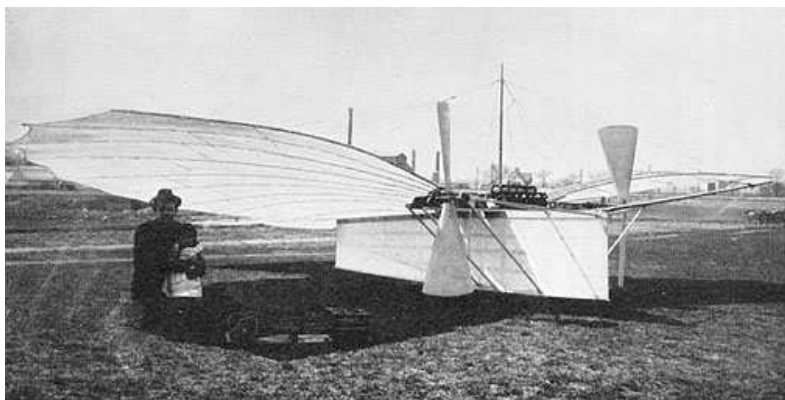
a) în aprilie sau mai 1899, la Pittsburgh, statul Pennsylvania, S.U.A.: împreună cu prietenul său Louis Darvarich (pe post de pasager), utilizând un *monoplan cu motor cu aburi*, încălzit cu cărbuni, a executat un zbor de circa 800 m lungime, la înălțimea de 6-8 m, după care s-a zdrobit de o clădire cu trei etaje – ceea ce demonstrează lipsa unui dispozitiv de manevrare a aparatului (control al zborului); în anul 1934, pasagerul (rănit în accident, a rămas cu cicatricile produse de apa fiartă din boilerul motorului) a depus mărturie sub jurământ legal despre acest zbor, confirmată de către

pompierul chemat atunci la fața locului; ar fi „primul zbor cu pasager”;

b) la 14 august 1901, în orașul Fairfield, statul Connecticut: cu aparatul „Numărul 21”, *un monoplan cu „aripi de liliac”, din muselină (țesătură din bumbac), cu nervuri din bambus, cu motor cu patru cilindri, de 20 CP, alimentat cu acetilenă și oxigen (aer comprimat), poziționat în partea superioară a aeronavei, pentru acționarea a două elice rotindu-se în sensuri opuse, cu un motor mai mic (10 CP), poziționat în partea inferioară, folosit pentru rulajul pe sol, pentru a mări viteza de decolare, cu tren de decolare-aterizare, cu patru roți (din lemn, cu diametrul de 30 cm), cu o coadă scurtă montată imediat în spatele aripilor, a executat un zbor lung de 800 m, la înălțimea de 15 m, aterizarea decurgând lin; zborul a fost prezentat, patru zile mai târziu, în săptămânalul *Bridgeport Herald* (din orașul vecin, Bridgeport), cu un desen al avionului în zbor (nu s-au făcut fotografii), reportajul fiind preluat de către publicațiile *New York Herald* și *Boston Transcript*; peste mulți ani, au existat relatări verbale ale unor martori oculari și despre un alt zbor, mai performant: 2,4 km (!) lungime, 60 m înălțime;*

c) 17 ianuarie 1902, Long Island Sound (estuar în Oceanul Atlantic, între statele New York și Connecticut), lângă orașul Bridgeport, statul Connecticut: cu aparatul denumit „Numărul 22”, *din aluminiu și oțel, monoplan cu „aripă de liliac” întărită cu nervuri din tuburi de oțel, cu motor cu kerosen (cu autoaprindere prin compresie – tip Diesel, cu cinci cilindri, 40 CP), cu două elice din lemn acoperit cu o folie foarte subțire din aluminiu (rotindu-se în sensuri contrare), cu tren de decolare-aterizare cu patru roți de automobil (diametru de 33 cm), a efectuat două zboruri, de 3 km (de-a lungul țărmului) și de 11 km (perpendicular pe țărm), la o înălțime de circa 61 m, asigurând controlul aeroplanului pe cele trei*

direcții, făcând la întoarcere un viraj de 180^0 cu ajutorul „cârmei” („direcția” – în limbajul aeronautic de azi) și diferențiind simultan vitezele celor două elice, decolând de pe sol plat și aterizând pe sol plat (pe plajă) și pe apă (de notat că Whitehead a realizat două mecanisme de pilotare: pentru curbarea aripilor cu o frânghie și un scripete; pentru realizarea unei diferențe de viteză între cele două elice, care erau independente); nu există, însă, relatări în presă.



Monoplanul „Numărul 21”

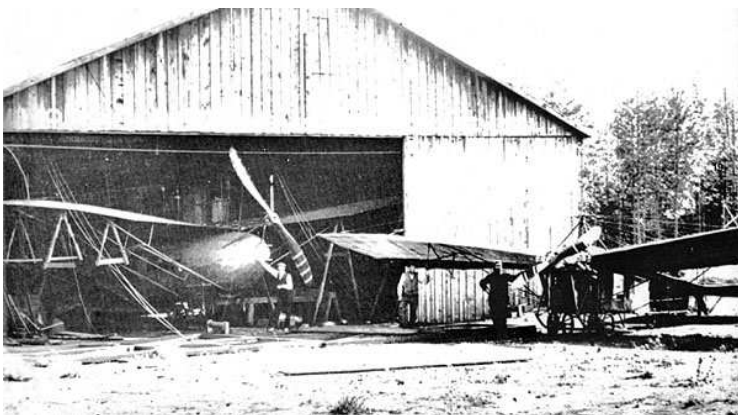
Meritele acestui emigrant german, care nu a înțeles cum trebuie să procedezi în „Lumea Nouă” ca „să-ți meargă bine”, nu sunt recunoscute și sunt puse sub semnul îndoielii.

Un inventator ciudat

Lyman Wiswell Gilmore (1874-1951), S.U.A.; inventator, căutător de aur, care se considera mai degrabă inginer de avioane decât aviator, având diverse ciudățenii (purta tot timpul un treni, chiar și vara, nu se tunde, nu se

rădea, nu se îmbăia – ca să nu-și piardă „puterea creativă”), despre ale cărui reușite de zbor nu prea există dovezi.

Se spune că la 15 mai 1902, în Red Bluff, California, ar fi zburat cu un *monoplan* (brevetat de el în anul 1898) cu aripi plate (anvergura de 9,75 m), cu *motor cu aburi*, cu *două elice* (una de tracțiune, cealaltă de împingere) cu *două pale*, rotindu-se în sensuri contrare, cu *fuselaj tip barcă*, cu *tren de decolare-aterizare triciclu* (două roți în față, una în spate), cu *cârmă verticală* – nu există însă nici o dovadă asupra acestui zbor.



Hangarul lui Gilmore

Preocupările sale în aviatică au continuat 33 de ani, până la un incendiu fatal:

a) în august sau în septembrie 1909, el ar fi zburat în fața unui mic număr de oameni, cu un aeroplan al cărui motor avea un mecanism de... ceas;

b) la 21 septembrie 1911, ar fi testat un alt *monoplan*, model 1898, cu o *elice cu două pale*, dar se știe cu certitudine că arborele cotit al motorului avionului se ruptese înainte ca aparatul să-și fi luat zborul;

c) la 17 martie 1912, tentativa sa de zbor a eșuat în fața unei mari mulțimi de oameni – motorul era prea slab pentru greutatea de 725 kg a avionului.

În anul 1935, un incendiu a distrus hambarul din lemn în care cele două modele de monoplan ale acestui straniu inventator fuseseră construite și stăteau ca într-un hangar, astfel că a dispărut și ceea ce putea fi o eventuală dovadă asupra priorității sale în aviație.

Prototipul avionului ușor

Richard William Pearse (1877-1953), Noua Zeelandă, fermier inventator autodidact, fără studii superioare, abonat la revista „Scientific American” („Americanul bazat pe știință”):

a) la 31 martie 1903, Waitohi: a efectuat un zbor lung de 320 m, la înălțimea de 3 m, pe deasupra Străzii Principale din Waitohi, de pe care decolase cu un *monoplan* (anvergura 7,62 m), cu *aripă plată* foarte lată (construită din bambus, țevi de oțel, pânză și sârmă), fără coadă, cu *motor cu petrol* (foarte ușor, 57 kg, cu doi cilindri, confectionați din țevă de irigații din fontă, fiecare având câte două pistoane care lucrau în opoziție, 25 CP), o *elice de tracțiune cu două pale*, situată în fața aripii, cu cârmă verticală situată în spatele aripii, cu un rudimentar *eleron* (de la cuvântul francez *ailleron* = aripă mică, folosită pentru rotirea în jurul axei longitudinale a aeronavei), cu *tren de decolare-aterizare triciclu* (roata din față manevrabilă) – avionul a deviat spre stânga și s-a zdrobit chiar de gardul viu al fermei pilotului inventator;

b) 2 mai 1903, în Waitohi: alt zbor cu acest aparat, cu lungime necunoscută a zborului, la înălțimea de 4,6 m – finalizat tot cu o ciocnire de gardul viu;

c) 11 mai 1903, pe râul Opihi (pentru a evita gardurile vii care împrejmuiau fermele): a decolat de pe malul înalt al

râului, a zburat deasupra acestuia circa 914,5 m, la înălțimea de 9 m, motorul s-a supraîncălzit, avionul a pierdut din înălțime și pilotul a aterizat fără probleme, pe plaja de pe malul râului;

d) 10 iulie 1903: zbor de iarnă, pe vreme frumoasă (în emisfera australă, anotimpurile sunt în opoziție cu cele din emisfera boreală), lung de circa 402 m, încheiat cu „aterizare” pe un gard viu, unde a rămas mai multă vreme, pentru că a doua zi a nins abundent.

Avion cu... ghidon!

Karl Jatho (1873-1933), funcționar public din Hanovra, Germania:

a) la 18 august 1903, în Hanovra: a efectuat zbor cu un *biplan* cu aripi plate, cu *motor cu benzină* (monocilindric, 12 CP), cu o *elice de împingere cu două pale*, situată în spatele aripilor, *fără coadă*, cu *cârmă verticală* așezată înapoia aripilor, cu *tren de decolare-aterizare triciclu* (roata din față manevrabilă cu un ghidon de bicicletă, cu scaun pentru pilot – de fapt, avionul a făcut câteva „sărituri” la joasă înălțime, dintre care, cea mai bună a avut lungimea de 18 m și înălțimea de 30 cm;

b) în noiembrie 1903: a efectuat un nou test, cu un motor mai puternic – a realizat un zbor lung de 61 m, cu o înălțime de 3 m; s-au păstrat fotografii ale avionului.

De la bicicletă, la avion – doi frați... zburăți!

Orville Wright (1871-1948), *Wilbur Wright* (1867-1912), S.U.A.: la 17 decembrie 1903, la Kill Devil Hills, în statul Carolina de Nord, cei doi frați din Dayton, Ohio, au efectuat pe rând, fiecare câte două zboruri în linie dreaptă, cu

decolare de pe sol plat, alunecând pe o șină de lemn (avionul nu avea roți, ci... tălpici!), cu un vânt frontal de 9 m/s.

Aparatul de zbor, construit de ei, din lemn de molid și muselină (țesătură din bumbac), *biplan* cu anvergura de 12,3 m, a fost numit *Flyer* (Zburătorul), cântărind 274 kg. *Nu avea scaun pentru pilot, care stătea întins pe burtă, perpendicular pe aripa inferioară, pentru a reduce frecarea cu aerul. Avea motor cu benzină, construit din aluminiu, fabricație proprie (82 kg, 12 CP), și 2 elice de împingere, confecționate manual din lemn curbat, rotindu-se în sensuri contrare (montate în spatele motorului, deci înapoia aripilor, acționate cu lanțuri de bicicletă). Avionul nu avea fuselaj (corp), ci doar aripi, un stabilizator biplan frontal și o cârmă posterioară, formată din două planuri verticale, acestea fiind prinse cu niște lonjeroane, de cadrul pe care era fixat motorul.*

Noutatea tehnică a fost un dispozitiv care, acționând niște cabluri, producea încovoierea aripii, ceea ce permitea manevrarea avionului nu doar prin cârmă, permițând controlul zborului pe trei direcții.

Primul zbor, pilotat (în urma tragerii la sorți) de către Orville, a durat 12 secunde, având o lungime de 36,5 m, la o înălțime de circa 3 m. Celelalte zboruri au avut lungimi și durate din ce în ce mai mari, ultimul – efectuat de către Wilbur, a durat 59 de secunde și a avut lungimea de 260 m.

Din cauza lipsei roților la trenul de decolare-aterizare (Frații Wright credeau că astfel câștigă timp de zbor și economisesc combustibilul), aterizarea era foarte dură, zdruncinătoare, punând în pericol integritatea avionului, de multe ori producându-se avarii. La a patra aterizare, aparatul s-a avariat, l-au reparat, dar la o nouă încercare de zbor, o rafală puternică de vânt a produs o avariere atât de puternică, încât nu a mai putut fi reparat.



„Flyer” în muzeul din Washington D.C.

În anii următori, Frații Wright au construit alte aparate de zbor, numite *Flyer II* și *Flyer III*. În anul 1905, Wilbur a realizat un incredibil zbor circular de 39 km lungime, cu durata de 39 de minute, depășind tot ce se realizase până atunci în materie de zbor aviativ.

După turneul lor demonstrativ de la Paris, unde au fost imbatabili, cei doi frați au devenit adevărați „regi” ai aviației; în 1909, ei și-au făcut fabrică de avioane, iar în 1910, au înlocuit tălpile cu roți, la avioanele produse de ei.

Federația Aeronautică Internațională, care s-a înființat în anul 1905, a omologat încercarea lui Orville din 17 decembrie 1903 ca „primul zbor aviativ”.

Există unii, însă, care consideră că aparatul de zbor al Fraților Wright nu era tocmai un avion (nu avea tren de decolare-aterizare, fuselaj, eleroane, scaun pentru pilot), chiar

dacă permitea controlul zborului pe trei direcții – aceasta fiind realizarea lor tehnică fundamentală, care permite cotirea avionului și zborul său stabil.

Trebuie menționat că, deși nu aveau studii superioare, ei *au făcut adevărate cercetări științifice asupra zborului*, au testat mai întâi parametrii tehnici pe planoare construite de ei, au construit (cu ajutorul unui mecanic) un motor ușor, din aluminiu, au construit elice din lemn curbat, a căror eficiență au testat-o cu *tunelul aerodinamic* (construit în 1901, pentru a testa forma aripilor de avion).

Menționăm că tunelul aerodinamic a fost inventat în anul 1871 de inginerul de marină englez Francis Herbert Wenham, care era preocupat de problema zborului. Pioneerul aviației suedeze, Carl Rickard Nyberg și-a testat cu tunelul aerodinamic modelele avionului său (numit „Musca” – *Flugan*), începând din anul 1897.

Vuiă Parisul: „Primul zbor european”!

Traian Vuia (1872-1950), România, avocat și inventator (inițial, studiasse un an, la seral, la Secția Mecanică a Politehnicii din Budapesta, dar dificultățile financiare l-au determinat să abandoneze visul de a deveni inginer, și să studieze Dreptul, în care și-a luat și doctoratul): pe când practica avocatura în Lugoj, a început să construiască, în anul 1901, un aparat de zbor pe care l-a numit „aeroplan-automobil”, dar neavând mijloace financiare pentru a-l termina, a plecat în anul 1902 la Paris, cu speranța că va găsi în capitala Franței (considerată „Capitala aeronauticii”) un sponsor printre pasionații de aerostate (aparate de zbor mai ușoare decât aerul), dar aceștia (asociați în *Aeroclubul Francez*) au fost sceptici în privința posibilității realizării unui aparat de zbor mai greu

decât aerul, al cărui proiect, el l-a prezentat în cadrul unei conferințe ținute la acest aeroclub.

În februarie 1903, el se adresează Academiei de Științe din Paris, dar aceasta a considerat că proiectul avocatului român este utopic și l-a respins cu următoarea motivație: *Problema zborului cu un aparat care cântărește mai mult decât aerul, nu poate fi rezolvată și nu este decât un vis.*

(Amintim că toate încercările făcute în Lume, începând din anul 1874, cu aparate de zbor mai grele decât aerul, eșuaseră: nu se reușise realizarea un zbor stabil și controlabil).

Totuși, Traian Vuia nu se descurajează și brevetează, în august 1903, aparatul de zbor, numit „aeroplan-automobil”, a cărui construcție o începuse în iarna 1902-1903, dar care avansa lent, din cauza lipsei banilor. În anul 1904, a inventat, pentru avion, un motor ușor, cu acid carbonic, pe care l-a brevetat în Marea Britanie (era un motor tip Serpolet, cu 4 cilindri, 25 CP, modificat pentru a funcționa cu acid carbonic). În decembrie 1905, inventatorul a terminat construcția avionului său, numit *Vuia I*, și a început testele, testându-l ca automobil (adică, a demontat aripile avionului), pentru a se familiariza cu conducerea acestuia.

Modelul *Vuia I* era un *monoplan* construit din tuburi de oțel îmbinate cu manșoane, aripile fiind din *pânză de in impregnată*, cu o *elice de tracțiune cu două pale*, motor cu acid carbonic, cu cârmă verticală posterioară și cu un tren de decolare-aterizare cu patru roți de bicicletă. Rezervorul avea doar 10 litri de acid carbonic, motiv pentru care motorul nu putea funcționa decât trei minute. Avionul avea următoarele caracteristici: anvergura – 8,70 m, lungimea – 5,65 m, înălțimea – 2,90 m, greutatea – 195 kg (cu cele 56 kg ale pilotului, ajungea la 251 kg), puterea motorului – 20 CP la 450 rotații pe minut.

La 18 martie 1906, ora 15.00, la Montesson, lângă Paris, pe o vreme frumoasă, cu cer senin, cu un vânt ușor, din stânga pilotului, Traian Vuia a făcut prima testare de zbor a „aeroplanului-automobil”. După ce a rulat pe solul plan 50 m, avionul s-a ridicat în aer și a efectuat un zbor cu lungimea de 12 m, la înălțimea de 1 m. În timpul zborului, maneta de expansiune a bioxidului de carbon în motor s-a deplasat din poziția de lucru, motorul nealimentat s-a oprit brusc, elicea s-a calat și vântul lateral a împins avionul spre dreapta, unde s-a lovit de un pom – aripa dreaptă și elicea s-au avariat, iar aparatul de zbor a căzut pe sol.

Acesta este primul zbor autopropulsat al unui aparat mai greu decât aerul, realizat de pe teren plat, fără ajutoare (plan înclinat, catapultă, șină de rulare), dar nu a fost omologat ca atare pentru că nu au asistat oficialități – au existat doar trei martori: mecanicul lui Traian Vuia și doi prieteni din Paris.

Multe ziare din Franța, Marea Britanie și S.U.A. (vezi foto) au scris despre acest zbor al lui Traian Vuia, dar Federația Aeronautică Internațională, înființată în anul 1905, a omologat ca „primul zbor aviatic”, zborul realizat cu asistență publică în octombrie 1906 la Paris de către brazilianul Albertos Santos-Dumont. Ulterior, după o mai atentă documentare, a acordat această onoare Fraților Wright (SUA, 17 decembrie 1903).

Modest, Traian Vuia a spus că nu contează cine a făcut primul zbor aviatic, important este faptul că omenirea dispune de realizarea tehnică numită avion și a adăugat: „Eu nu lucrez pentru gloria personală, ci pentru gloria geniului uman!”.

Menționez că într-un manuscris din anul 1943 (o introducere la o proiectată istorie a începuturilor aviației, Traian Vuia scria despre aeroplanul Fraților Wright că „nu avea viață”, deoarece nu decola fără mijloace ajutătoare, de pe sol, el considerând că este „aeroplan” numai acel aparat de zbor

mecanic care se ridică în aer doar cu mijloacele proprii de la bordul său.



Voia I – în New York Herald

Apropo de concepții aviatice, în același manuscris, el definea două tipuri de zbor aviatice:

- *zborul analitic* = realizat datorită sustentației (portanței) dezvoltată de aripa fixă în mișcarea avionului produsă de elice, având principiul „Fără viteză, nu există zbor”;

- *zborul sintetic* = în care portanța și viteza sunt realizate (ca la păsări) numai de către aripi – aparat de zbor cu aripi mobile (elicopter).

După repararea aeroplanului, numit acum *Vuia I bis*, aviatorul român a efectuat în anul 1906 mai multe încercări de zbor, cu rezultate modeste (cea mai bună performanță: zbor de 24 m lungime, la înălțimea de 2,5 m, cu viteza de 20 m/s, încheiată cu o cădere în picaj, care a distrus elicea. Inventatorul a înțeles că centrul de presiune al aeroplanului era prea în spate și că era nevoie și de o cârmă orizontală. Era însă necesar și un motor mai performant.

Modelul *Vuia II* avea un motor cu benzină francez (numit „Antoinette”, cu 8 cilindri în V, 25 CP) și o cârmă orizontală frontală. Cu acesta, a realizat în anul 1907 un zbor de 100 m lungime (reamintim că în anul 1905, Wilbur Wright realizase în S.U.A. un zbor uluitor cu lungimea de... 39 km!).

În perioada 1918-1922, Vuia a brevetat două elicoptere, primul fiind acționat de forța musculară a pilotului.

De la ceasuri, la avioane: danezul zburător!

Jacob Christian Hansen Ellehammer (1871-1946), ceasornicar și inventator, Danemarca: la 12 august 1906, în Insula Lindholm, din nord-vestul Danemarcei, a efectuat „al doilea zbor european”, cu aeroplanul *Denmark II*. Acest aeroplan era un biplan cu anvergura de 6 m, cu aripă triunghiulară, din pânză, întinsă pe un cadru metalic din țevă, dotat cu un motor în stea (invenție proprie) cu benzină (3

cilindri, 18 CP), cu o elice de tracțiune cu 2 pale, cu tren de decolare-aterizare triciclu, roata din spate fiind manevrabilă.

Nu a fost însă un zbor liber: aeroplanul era legat cu o frânghie de un stâlp, executând astfel, pilotat de Ellehammer, un zbor cu lungimea de 42 m, la o înălțime de 50 cm.

În următorii doi ani, el a efectuat 200 de zboruri, pe diverse tipuri de aparate creație proprie (*Denmark III* fiind un triplan), cel mai lung zbor realizat fiind de 175 m.

Chiar dacă a câștigat un premiu de 5.000 de mărci la un concurs aviatic din Germania, fiind depășit în performanțe de alți inventatori de avioane, Ellehammer și-a îndreptat atenția spre elicopter (aparat de zbor mai greu decât aerul cu aripi rotative și cu decolare verticală), reușind să zboare în anul 1912 cu un astfel de aparat creat de el.

Un brazilian la Paris – de la plantație, la... aviație!

Alberto Santos-Dumont (1873-1932), fiul unui inginer francez, plantator de cafea din statul São Paulo, preocupat de utilizarea invențiilor pentru ușurarea muncii, devenind astfel în epocă „Regele cafelei din Brazilia”, era pasionat de mașini și un mare admirator al scriitorului de „science-fiction” Jules Verne.

Venit la Paris pentru studii, la 17 ani, el s-a preocupat de zbor – mai întâi cu aparate de zbor mai ușoare decât aerul, fiind *creatorul primului balon dirijabil*. Deși în anul 1901 a avut un accident cu un balon dirijabil cu hidrogen, care s-a prăbușit pe o clădire din Paris și a explodat, el a scăpat în mod miraculos, inginerul inventator nu s-a descurajat, a continuat să zboare cu dirijabilul și câștigat, două luni mai târziu, un premiu la un concurs, devenind astfel – în acel moment – cel mai cunoscut om din Lume.

Ulterior, el a devenit interesat de aeronave „mai grele decât aerul”, construind mai multe prototipuri. Cu modelul numit *14 bis* sau *Pasărea de pradă*, pilotat de el la 23 octombrie 1906, a câștigat, în cadrul unei demonstrații publice din Paris, premiul pentru realizarea unui zbor aviatic mai mare de 25 m: el a zburat pe o lungime de 60 m, la o înălțime variind între 2-3 m.

Bineînțeles, Aeroclubul Francez a considerat că acesta a fost *primul zbor*, care, din lipsă de documentare, a fost omologat, astfel, și de către Federația Aeronautică Internațională, care, ulterior, a conferit această onoare lui Orville Wright, pentru zborul său din 17 decembrie 1903 (36,5 m lungime, la înălțimea de circa 3 m, cu durata de 12 secunde). De fapt, performanța lui Alberto Santos-Dumont a fost cel deal treilea zbor aviatic din Europa, realizat în anul 1906, după cele ale lui Traian Vuia și J. Ch. Hansen Ellehammer.

La 12 noiembrie 1906, cu același avion, el a stabilit *primul record mondial aviatic*, recunoscut de către Aeroclubul Francez pentru realizarea unui zbor de 220 m în mai puțin de 22 de secunde.

Desigur, în Brazilia, se spune că primul zbor aviatic a fost realizat de acest brazilian(o-francez).

Avionul cu reacție – invenția unui român!

Consider că epopeea inventării avionului, începută în anul 1874, la Brest, în Franța, avea să se încheie în anul 1910, tot în această țară, dar la Paris, printr-o noutate revoluționară – *avionul cu reacție* – inventat și pilotat de către un român.

Henri Marie Coandă (1886-1972), inginer și fizician născut în București, fiul generalului Constantin Coandă, profesor de matematică la Școala Națională de Poduri și Șosele din București (numit de mai multe ori ministru și chiar prim-

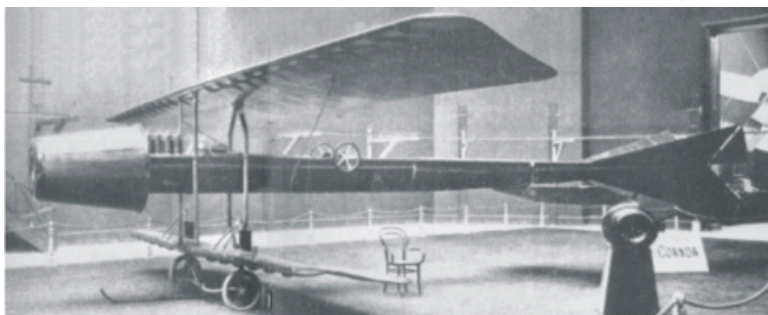
ministru, în 1918), mama sa fiind franțuzoaică (ceea ce explică prenumele viitorului inventator), a fost inițial (la dorința tatălui) ofițer de artilerie, cu studii tehnice superioare în Germania și în Belgia. A părăsit însă armata și a făcut studii aeronautice la Paris, fiind în 1910 șeful primei promoții de ingineri aeronautici, a Școlii Superioare de Aeronautică și de Construcții Mecanice din Paris.

La 16 decembrie 1910, lângă Paris, pe câmpul de la Issy-les-Moulineaux (folosit și de Traian Vuia în anul 1906), el a testat primul avion cu reacție, *Coandă 1910*, care fusese expus la Salonul Internațional de Aeronautică din Paris, ediția a II-a, octombrie-noiembrie 1910, unde a fost expozatul de senzație. Nu au fost oficiali de față, fiindcă inventatorul-pilot voia doar să testeze funcționarea motorului revoluționar propus de el, dar a fost surprins de ridicarea de la sol a avionului. Neavând experiență de pilotare, s-a speriat, mai ales de flăcările turbopropulsorului (care deviau spre fuselajul din placaj), a oprit motorul: avionul s-a prăbușit și s-a zdrobit de un zid, pilotul scăpând cu răni ușoare (arsuri, contuzii și fractura brațului stâng), deoarece, la prăbușirea aparatului, a fost aruncat de la bord.

Pentru aviație, a fost o descoperire epocală, dar pentru inventator, care fusese finanțat de către familia sa, zdrobirea aparatului său de zbor a însemnat un dezastru financiar, așa că a abandonat preocupările pentru avionul cu reacție.

Caracteristicile avionului *Coandă 1910*: biplan (aripi profilate aerodinamic, cu cadru din oțel, acoperit cu placaj lăcuit, aripa inferioară era însă mult mai mică, în lungime și în lățime, iar cea superioară, așezată mai în față – pentru reducerea interferenței aerodinamice între cele două aripi; acest model a intrat în aeronautică sub numele de *sesquiplan*); rezervoarele de benzină și de petrol amplasate în aripa superioară; 2 locuri; propulsor cu turbină (suflantă centrifugă),

compresarea aerului realizată de un motor clasic, cu benzină, cu 4 cilindri așezați în linie, răcit cu apă, de 50 CP); anvergura (distanța pe orizontală dintre vârfurile aripilor) de 10,3 m; lungimea avionului – 12,5 m; înălțimea – 2,75 m; suprafața portantă – 32,7 mp; greutate – 420 kg; fuselaj cu secțiune triunghiular-rotunjită, acoperit cu placaj subțire lăcuit); coadă de forma Crucii Sf. Andrei; tren de decolare triciclu, cu două roți în față, sub aripa inferioară, între care se afla și o... patină.



Avionul Coandă 1910

Inginerul Gustave Eiffel (constructorul celebrului Turn din Paris) a spus (cu premoniție) despre tânărul inventator român care abia împlinise 24 de ani: „Băiatul acesta s-a născut cu 30, dacă nu chiar cu 50 de ani prea devreme!” – avioanele cu reacție au fost realizate industrial la începutul celui de-Al Doilea Război Mondial.

Așadar, se poate spune că în anul 1910 s-a încheiat epopeea inventării avionului (aparatură de zbor autopropulsat cu aripi fixe mai greu decât aerul); ceea ce a urmat, a fost epoca industrializării avionului, adică producerea sa în serie și, desigur, perfecționarea aparatului.

După atâtea povești aviatice, pornite de la vizitarea Muzeului Național al Aviației Militare a Statelor Unite, de lângă

baza aeriană din Dayton, închei cu remarca următoare: Statele Unite dețin supremația aeriană mondială.

Tactica americană în războaiele de azi este următoarea: distrugerea inamicului cu aviația, prin bombardarea masivă/intensă a punctelor cheie adverse, apoi intrarea infanteriei și artileriei, care cuceresc teritoriul.

Am terminat jurnalul despre vizita mea la Dayton, Ohio, în aeroportul din Dallas, unde-am așteptat trei ore avionul spre Albuquerque. Am ajuns în Gallup la ora 2:15, în noaptea de vineri spre sâmbătă.

II.

PARADOXURI ÎN „NOUL MEXIC”

Sărbătorirea autorilor din UNM

04 mai 2009

Mă aflu la Albuquerque, în campusul cel mare al Universității „New Mexico” (numită prescurtat UNM). Sunt sărbătoriți profesorii de la UNM care au publicat în anul precedent una sau mai multe cărți. Printre aceștia, mă aflu și eu.



Cu președintele UNM – David Schmidley

Mă invitaseră în fiecare an la această sărbătorire, dar nu mă dusesem niciodată în 11 ani – mi se părea prea mare deranjul, două ore și jumătate de condus mașina la dus și încă pe-atâta la întors, pentru... o masă la restaurant!

Acum particip, dar mai degrabă pentru a-i cunoaște pe... cei din conducerea UNM și a încerca să mă transfer la UNM –

Albuquerque, în cercetare, ca să am mai puține ore de predat și mai mult timp pentru creație.

Bineînțeles că am fost refuzat, fiind trimis de la un șef la altul!... Mai întotdeauna, am obținut foarte greu ceea ce îmi doream, împins fiind pe cărarea cea mai spinoasă!

Spre surprinderea mea, în cuvântul de deschidere, președintele UNM (echivalentul rectorului din România), David Schmidley, a început cu... *Legea lui Florentin*! (În anul 1990, îmi apăruse la Editura „Xiquan” din Phoenix, Arizona, S.U.A., în limba engleză, cartea „Florentin’s Laws”, adică „Legile lui Florentin”, în care tratasem în stil paradoxist „Legile lui Murphy”, foarte populare în SUA, dar și în Lume.)



Coperta cărții Florentin's law – Legea lui Florentin

– Cine este Florentin? a întrebat dânsul.

În sală, erau circa 70 de persoane, profesori-autori și soțiile/soții lor. Am ridicat mâna stângă. Purtam o haină albă, deci ușor distinctibil, și pantaloni maro.

– *The Law of Florentin is: If anything can go wrong, pass it on to someone else!* (Legea lui Florentin este: „Dacă ceva e posibil să meargă rău, atunci pasează-l altcuiva!”.)

Toți au început să râdă.

Legea mea este o parafrază în stil paradoxist a Legii lui Murphy, pe care o ia în răspăr: „Dacă ceva este posibil să meargă rău, în mod sigur va merge rău!”.

La sfârșitul prânzului, președintele a venit la masa mea și a făcut o poză cu mine, iar eu m-am simțit foarte... onorat.

Stătusem la masă chiar lângă *provost*, dr. Suzanne Ortega, fostă profesoară la Universitatea statului Washington, orașul Seattle. Am discutat cu dânsa despre globalizare, despre numărul mare de divorțuri la tineri (60%), despre călătorii.

Provost este, în S.U.A. și în Canada, numele unei funcții universitare, următoarea după președinte, având un rol administrativ, privind campusul și activitatea academică.

După prânz, am fost la biroul *Deputy Provost* (adjunctul provostului), dr. Richard Holder, care răspunde chiar de campusul meu, din Gallup.

Paradox în organizarea UNM

Cred că ar trebui să spun câteva cuvinte despre UNM, universitatea de stat a statului New Mexico, mai ales că îmi oferă prilejul de a mai semna un paradox din existența cotidiană. Universitatea, înființată în anul 1889, este situată în centrul orașului Albuquerque, dar acum are și patru filiale (*branch campuses*, în limba engleză: *branch* = sucursală, *campus*, originar din cuvântul latin „campus” = câmp, desemnează în Statele Unite terenul pe care se află, împreună, clădirile de uz universitar – facultăți, biblioteci, cămine, cantine, clădiri administrative), aflate în localități reședință de comitat (echivalentul județului din România): Gallup (înființată

în anul 1968), Los Alamos (campusul a fost înființat în anul 1980, dar UNM a fost prezentă aici din anul 1956, prin Centrul de Studii, în domeniile științelor, ingineriei, managementului și sănătății), Taos (2003) și Valencia [este vorba despre Comitatul Valencia: *Valencia Campus*, înființat în anul 1981, se află în „comuna” Los Lunas (conform legislației statului New Mexico, o municipalitate își poate alege singură rangul administrativ, după cum dorește: comună, oraș sau municipiu – city)], iar din anul 1986, s-a deschis o extindere a acestui campus, în Tome – parte a „concentrării de populație” numită Tome-Adelino). Numele acestui comitat este identic cu cel al regiunii din estul Spaniei (oficial, în această țară nu i se spune regiune, ci Comunitate Autonomă), pentru că provine din vremea coloniștilor spanioli din vicereatul „Noul Mexic”.

„Paradoxul universitar” pe care voiam să-l remarc, este acela că universitatea de stat din statul New Mexico nu are o filială și în... capitala acestui stat, orașul Santa Fé. O fi acesta doar al patrulea oraș din New Mexico, dar avea 72.056 de locuitori la 1 iulie 2006, adică, mai mult decât populația însumată a celor patru reședințe de comitat (Gallup, Los Alamos, Taos și Los Lunas) în care există filiale ale UNM! Aceste campusuri au apărut în orașelele menționate mai sus, care au o populație situată între 5.000 și 25.000 de locuitori, datorită unei politici de stat care vizează emanciparea minorităților naționale. UNM este universitatea din S.U.A. cu cel mai mare număr de studenți din rândul indienilor americani și al mexicanilor – mă refer, desigur, la cetățenii americani din „Noul Mexic” (New Mexico).

Paradox administrativ american

Prezentând acest paradox, sper că ați sesizat, cu două paragrafe mai sus, și existența unui „paradox administrativ” din

New Mexico. Nu trebuie să vă mire, pentru că S.U.A. sunt o „țară paradoxală”. Revenind la reședințele de comitat susmenționate, înnobilate ca „orașe universitare”, „paradoxul administrativ” nu se limitează la Los Lunas, ci există și în cazul localității Los Alamos (12.000 de locuitori în anul 2005), care este reședința comitatului cu același nume. Paradoxul constă în aceea că această așezare urbană nu este, din punct de vedere al legislației americane, un oraș, ci un *townsite*: în engleză, *town* = oraș (mic), *site* = șantier de construcție, deci ar fi un „șantier de construcție a unui oraș”!

Din punct de vedere legal, *townsite* este o împărțire a unui teren în parcele pentru dezvoltarea unui oraș sau a unei comunități. Acesta este un prim pas în înființarea unui oraș nou. De fapt, acest *townsite*, numit de către localnici „Dealul” (din motive de geografie fizică), este o parte (ca un cartier) a așezării Los Alamos, o altă parte a acesteia fiind *White Rock* (în engleză, Piatra Albă), care are doar 6.000 de locuitori și este „dormitorul” angajaților de la Laboratorul Național Los Alamos (prescurtat în limba engleză LANL) – una dintre cele mai mari instituții științifice și tehnologice multidisciplinare din Lume, creat în timpul ultimului război mondial în cadrul „Proiectului Manhattan” de construire a primei bombe atomice, dar acum execută cercetări în domeniile energiei regenerabile, tehnologiei spațiale, securității naționale, medicinei, nanotehnologiei (lucrurile la nivel molecular și atomic!) și supercalculatoarelor electronice.

Los Alamos are, însă, un dublu „paradox administrativ”, deoarece nu este doar *townsite*, ci și *census designated place* (prescurtat CDP), adică „localitate desemnată pentru recensământ” – este o concentrare de populație identificată de către Biroul de Recensământ al Statelor Unite pentru scopuri statistice. CDP este o parte dintr-o comună, dintr-un oraș sau dintr-un municipiu, fiind desemnat printr-o hotărâre a Biroului

de Recensământ, nu prin lege. CDP are un nume recunoscut local, este distinctă de altă concentrare de populație și, desigur, nu are o conducere administrativă proprie. Dar cum CDP Los Alamos este reședința comitatului Los Alamos, cele mai multe dintre instituțiile administrative ale comitatului se află în acest CDP.

Paradoxul toponimic al unor capitale de comitat

Să mă opresc și asupra „paradoxului toponimic” („toponim” = nume propriu de loc) al acestor „capitale de județ”: denumirile a două dintre ele își au originea în numele de familie ale celor care au întemeiat respectivele localități, iar celelalte două provin de la numele unor arbori!

Numele „comunei” Los Lunas (care, în anul 2008, avea 23.867 de locuitori; amintesc, este reședința Comitatului Valencia) vine de la numele familiei spaniole *Luna*, care a întemeiat așezarea: prin anglicizarea numelui de familie a rezultat Los Lunas, adică, „Cei din Familia Luna” (cum am zice, în românește, „Popeștii”, când ne referim la cei din familia Popescu), deci denumirea localității americane a apărut similar modului în care a luat naștere numele localității românești Popești (fie ea și din județul Vâlcea) – de la cel al familiei Popescu.

Numele orașului Gallup (înființat în anul 1881, ca stație finală de cale ferată; reședința comitatului McKinley, cu 20.209 locuitori în anul 2009) provine de la numele de familie al lui David Gallup, care a fost casier la Societatea de Căi Ferate „Atlantic și Pacific”: locuitorii, stabili sau flotanți, când se duceau să-și ia salariul, care în America se plătește săptămânal, spuneau: „Mă duc la Gallup!”, adică la biroul în care acesta își avea casieria, expresia fiind echivalentă cu „Mă duc să-mi iau salariul!”. Prin utilizarea atât de deasă, numele

casierului s-a extins asupra locului în care se afla biroul acestuia!

Deși este un orașel sărac, Gallup a fost, în mod paradoxal, denumit „Capitala indiană a Lumii”, deoarece se află în mijlocul ținuturilor triburilor de indieni americani.

Cu toate că este și o astfel de „Capitală”, Gallup a ajuns cunoscut, paradoxal, pentru că se află situat pe traseul unui drum celebru în istoria transporturilor rutiere americane, numit *Route 66* (Șoseaua 66), care traversează S.U.A., din nord-centrul țării (Chicago, statul Illinois), în sud-vestul ei (Santa Monica, statul California), devenit faimos datorită unui cântec aparținând genului *rhythm and blues*, al cantautorului (textul și muzica) Bobby Troup în anul 1946, intitulat *Get Your Kicks On Route 66*, (pe scurt, i se spune chiar *Route 66*), preluat de-a lungul timpului de către cântăreți și trupe celebre, precum Nat King Cole, Chuck Berry, Bob Dylan, The Rolling Stones, Depeche Mode, numele orașului fiind menționat în textul acestui șlagăr.

Numele orașului Taos (4.700 de locuitori la recensământul din anul 2000, este reședința comitatului Taos), provine din limba tribului indian Taos, din această zonă, însemnând „localitatea sălciilor roșii”.

Numele „șantierului de construcție de oraș” Los Alamos provine din limba spaniolă, însemnând „plopilor”. Dacă ar exista vreun român în această localitate, ar putea face un calambur spunând: „Orașul Los Alamos este în... plopilor!”, utilizând expresia metaforică românească „a fi în plop”, cu aluzie la statutul de *townsite* al acestui CDP.

Albuquerque – superparadox toponimic!

Fiindcă tot am fost la Albuquerque, visând să mă mut în el, este cazul să arunc o privire paradoxistă asupra numelui acestui oraș, mai ales că sună atât de... neanglofon!).



Albuquerque – Central Avenue

Este interesantă povestea numelui acestui oraș, cel mai mare din statul New Mexico, dar care, în mod paradoxal, este capitala (mai exact spus, reședința) Comitatului (County, în terminologia administrativă americană) Bernalillo, nu însă și a statului New Mexico – capitala acestuia este orașul Santa Fé (Sfânta Credință, în limba spaniolă), care este al patrulea oraș, ca mărime, din stat, fiind în același timp și reședința

Comitatului Santa Fé. [În Spania, în Comunitatea Autonomă Andaluzia, provincia Granada, comarca (județul) Vega de Granada, există orașul Santa Fe, cu care este înfrățit orașul din S.U.A.. Am spus „din S.U.A.”, nu „american”, pentru evitarea eventualelor confuzii: în America Latină, coloniștii spanioli au dat acest nume la încă patru orașe – în Argentina, în Cuba, în Venezuela (Santa Fé de Sorte) și în Columbia (Santa Fe de Bogotá – acum se numește numai Bogotá)!

Albuquerque, oraș străbătut de fluviul Rio Grande, a fost întemeiat în anul 1706, pe vremea stăpânirii spaniole asupra acestui ținut, de către guvernatorul provinciei Noul Mexic, Francisco Cuervo y Valdés. Acesta a „botezat” localitatea cu numele aristocratic al viceregelui de atunci al Noii Spanii (colonia spaniolă care cuprindea Mexicul și o parte din sud-vestul S.U.A. de azi, fără frontieră precisă, cam de 2.000.000 km²) – Francisco Fernández de la Cueva Enríquez, duce de *Albuquerque* (era al 10-lea duce dintr-o nobilă familie care își avea reședința în orașul Albuquerque, din Spania, la 24 km de frontiera cu Portugalia, în provincia Badajoz, regiunea Extremadura).

În secolul al XIX-lea, când după războiul americanomexican (1846-1848), teritoriul New Mexico a fost anexat de către S.U.A. (paradoxal, a fost admis ca stat al Uniunii, al 47-lea, de-abia după 64 de ani, în 1912!), primul „r” din numele orașului Albuquerque, literă care nu se prea aude în pronunția englezească, s-a pierdut și astfel că el se scrie astăzi ca numele orașului spaniol în limba... portugheză! În Evul Mediu, zona orașului spaniol Albuquerque a fost stăpânită alternativ de către spanioli și de către portughezi, aceștia din urmă scriind numele orașului cu un singur „r”: *Albuquerque* (pronunțat *albucherche*).

Etimologia numelui orașului spaniol este latină, din vremea Imperiului Roman: de la expresia „albus quercus” –

stejar alb (care forma păduri întinse în acel ținut), preluată de arabi cu expresia „Abu al-Qurq”, ceea ce în dialectul maurilor însemna „Ținutul stejarilor”. Deci, iată cum un nume cu aparentă sonoritate franceză, ALBUQUERQUE este un „paradox toponimic” american: provine de la romani, pe filiera arabă, apoi spaniolo-portugheză, predat de coloniștii spanioli americanilor anglofoni, care l-au „șlefuit” în „Albuquerque”, deci scris ca în portugheză, dar l-au pronunțat nu ca în spaniolă, *albucherche*, ci ca în engleză – *elbăcărchi*!

Dar paradoxul toponimic nu s-a terminat cu asta, pentru că, în timp, orașul vechi, *Alburquerque*, a fost numit de către localnici și după numele parohiei sale: întâi, *San Francisco de Alburquerque*, nume dat inițial de guvernatorul provinciei Nouă Mexic, apoi, după numele pe care i l-a dat chiar viceregele Noii Spanii (din perioada 1702-1710), ducele de Alburquerque, în cinstea regelui Filip al Spaniei – *San Felipe de Neri*; „noii mexicani” i-au spus apoi localității lor și *San Felipe de Alburquerque*.

Iar ca să fie tacâmul complet, „spaniarzii” (oameni originari din Spania) i-au dat și un nume nebisericesc, pur geografic: *Bosque Grande* (Pădurea Mare, în limba spaniolă).

Desigur, orașul american Albuquerque este înfrățit cu orașul spaniol Alburquerque (pronunție spaniolă *alburcherche*). Bineînțeles, adevărații americani, „indienii” (pieile roșii), pe care coloniștii spanioli i-au găsit aici, au dat și ei un nume indian orașului creat de spaniarzi: în limba *navajo* (a tribului indian american cu același nume) orașul Albuquerque este numit, în stil caracteristic, descriptiv, *Bee'eldíildahsinil*, care se traduce astfel: „Locul unde este atârnat sus un clopot mare”.

Cum limba navajo este una foarte grea, motiv pentru care a și fost folosită cu mare succes de către armata americană pentru transmiterea cifrată a mesajelor în timpul celui de-Al

Doilea Război Mondial (a fost un cod indescifrabil de către inamic), e dificil să găsim o traducere unitară a cuvintelor ce compun numele navajo al orașului Albuquerque.



Albuquerque – vedere aeriană

De fapt, problema ar fi... numărul clopotelor! Am găsit pentru expresia *bee'eldiildahsi-nil* două traduceri: 1) „locul unde clopotul este situat sus”; 2) „locul cu două clopote”. Nu știu de unde au scos ultima variantă, pentru că numeralul cardinal „2” (*naaki*, în limba navajo) nu există în expresia care constituie numele orașului Albuquerque în limba navajo!...

Dacă ne luăm după sursele de informare de pe Internet, problema nu este, însă, doar cea a numărului de clopote, unul sau două, ci și identitatea celor două clopote, dacă admitem această variantă! Unele surse fac trimitere la clopotele din clopotniță (pentru că sunt situate sus), unul fiind la biserica din orașul vechi, iar celălalt – la biserica din orașul nou, dar alte surse fac trimitere la clopotele... stațiilor de bac, de pe cele

două maluri ale fluviului Rio Grande, utilizate ca semnale acustice la începerea și la terminarea cursei de traversare!

Am vrut să văd ce înseamnă în navajo cuvintele care formează numele orașului, dar am găsit acest nume scris în trei feluri: *Bee'eldiildahsinil*, *Bee'el Diil Dahsinil*, *Bee'eldiil Dah Sinil*. Am găsit următoarele traduceri: *bee'el* = clopot; *diil* = mare; *dahsinil* = atârână; *diil* = sunet de clopot; *bee'eldiil* = sunet de clopot; *dah* = sus; *sinil* = care sunt așezate, care stau. Deci, am rămas în dilemă: „Atârână un clopot mare” sau „Sunete de clopote așezate sus”?... Clopotele sunt mari sau mici?... Oricum, într-o anumită privință, m-am dumirit: dacă *sinil* se referă la plural („sunt așezate”), atunci înțeleg de ce a apărut și varianta cu două clopote!



Albuquerque – grup statuar în Civic Plaza

Dacă mă gândesc la evoluția orașului, acesta a avut inițial o singură biserică; cred, așadar, că indienii navajo s-au referit la clopotul din clopotnița acesteia. Ulterior, când orașul

s-a dezvoltat și s-a mai construit o biserică, americanii anglofoni (mă refer la cei care aveau ceva cunoștințe de limbă navajo), au spus că indienii navajo se refereau la clopotele celor două biserici ale orașului. După construirea liniei de bac (pod plutitor), care avea câte un clopot de semnalizare în stațiile acestuia de pe malurile fluviului, anglofonii veniți mai de curând în oraș, au fost tentați să creadă că indienii navajo, impresionați de realizarea tehnică numită bac, au folosit tocmai aceste două clopote în numele indigen pe care ei l-au dat orașului.

Secretara facultății mele, Tish Yoe (acum, Lewis, după soț), este de origine navajo, dar nu știe cum se traduce *Bee'eldi-ildahsinil*. Soacra sa i-a spus că traducerea este... *oțel fiind acolo*, fiind formată din două cuvinte: *bee'eldiil* = oțel; *dahsinil* = stând acolo, fiind acolo, existând acolo!

Soțul doamnei secretare spune, însă, că traducerea ar fi *locul unde sunt două tunuri!* (De ce la populația navajo ar fi de acord soacra cu ginerele?... Sau pentru că tunurile sunt făcute din... oțel?)

Tare încifrată (?) e limba navajo! Pentru cine bat clopotele, Florentine?...

Uite-așa apar legendele, când pentru redactarea istoriei nu există izvoare scrise și iată ce se întâmplă când ajungi să vorbești limba maternă ca pe o limbă... străină!

Vizita unui profesor emerit de la „Duke”

07-08 mai 2005

Prof. univ. emerit dr. Paul Wang, de la Facultatea de Inginerie Electrică și Computere a Universității „Duke” din Carolina de Nord (universitate privată din orașul Durham, una dintre cele mai prestigioase din țară) a ținut să mă cunoască personal.

Venind din Albuquerque cu avionul, a închiriat o mașină cu care a venit în Gallup, unde s-a cazat la Hotel *Hampton Inn*, lângă *Home Depot* [*Home Depot, Inc.*, scris prescurtat *HD*, este, în S.U.A., cea mai mare rețea de mari magazine „cu amănuntul”, de articole pentru îmbunătățirea locuinței (*home improvement*, spun americanii), cu 2.193 de magazine în S.U.A., Canada, Mexic, Porto Rico – stat insular din Marea Caraibelor, asociat S.U.A. – Insulele Virgine, Guam și China, iar în ultima vreme, internaționalizarea acestei firme a continuat, fiind prezentă nu doar în America Latină, ci și în Marea Britanie, Irlanda și alte state vest-europene].



Cu prof. univ. emerit dr. Paul Wang

A venit cu soția sa, July. Paul și July sunt chinezi, trecuți de 70 de ani, vorbind engleză cu accent (ca mine – a nu se înțelege că și eu vorbesc engleza cu un accent... chinezesc, accentul meu fiind, desigur, românesc!).

Dr. Paul Wang s-a specializat în logica *fuzzy* și a creat *Society for Mathematics of Uncertainty (SMU)* – Societatea de Matematica Incertitudinii, al cărei membru este și subsemnatul. Societatea editează revistele „Critical Review” („Revista de critică”) și „New Mathematics and Natural Computation” („Noua matematică și calculul natural”), la care colaborez și eu. Editor-șef este John Mordeson, președintele actual al *SMU*, director al Centrului de Matematica Incertitudinii, prof. univ. dr. la Facultatea de Matematică a Universității „Creighton” – o universitate iezuită din orașul Omaha, statul Nebraska (numele orașului provine de la cuvântul indian *omaha* = oameni din susul fluviului, orașul fiind situat pe malul de vest al fluviului Missouri).

În engleză, *fuzzy* = vag, incert, imprecis; în matematică, „logica fuzzy” este un domeniu al „logicii matematice” în care se utilizează și valori logice care nu sunt nici „adevărat(e)”, nici „fals(e)”, ci „incert(e)”.

Paul mi-a povestit despre obstacolele întâmpinate de către comunitatea de cercetători *fuzzy*, mai ales când este vorba despre finanțare.

De-a lungul vieții, el i-a întâlnit pe corifeii domeniului *fuzzy*: Lotfi Zadeh (de la Universitatea „California”, din orașul Berkeley, care este o suburbie a marelui oraș San Francisco, statul California), Ronald R. Yager (de la Colegiul „Iona”, din orașul New Rochelle, statul New York), Didier Dubois (de la Universitatea „Paul Sabatier” Toulouse, Franța), Henri Prade (idem), Bart Kosko (de la Universitatea „California de Sud”, de lângă Los Angeles, statul California) etc.

Cu acești foarte concreți corifei ai „vagului”, am avut și eu ocazia să discut personal: cu Lotfi Zadeh, cel care a introdus în matematică noțiunea *fuzzy*, chiar la Universitatea din Berkeley, unde a avut loc o conferință de matematică aplicată, iar cu ceilalți, la conferințele internaționale anuale *FUSION* (la

care eu particip din anul 2003), organizate de către ISIF (*International Society of Information Fusion* – Societatea Internațională de Fuziune a Informației) sau la diverse conferințe internaționale de matematică aplicată.

Pentru cititorii care nu cunosc sintagma „Fuziunea Informației”, precizez că aceasta se referă la un domeniu de vârf, care îmbină tehnologii electronice, electrotehnice, mecanice, optice etc., cu matematica aplicată, având numeroase aplicații civile (meteorologie, navigație aeriană, măsurători aeriene ale teritoriului și ale culturilor agricole) și militare (supravegherea câmpului de luptă, a traiectoriei proiectilelor și rachetelor, navigația aviației militare, controlul antitero), care utilizează informații (date) provenite din surse (senzori) de natură diferită (electrică, electronică, mecanică, acustică, optică etc.). Între aceste informații, pot apărea contradicții, iar pentru luarea unei decizii corecte, se utilizează diverse modele matematice – unul dintre acestea fiind „Teoria Dezert-Smarandache” (o aplicație în știință a „Paradoxismului”, paradoxul fiind că se poate lua decizia corectă, chiar dacă datele au un mare grad de conflict), pentru care se folosește acronimul *TDSm*, spre a se deosebi de acronimul *TDS*, utilizat pentru „Teoria Dempster-Shafer”.

III.

**ÎN BĂLCEȘTIUL NATAL,
ROMÂNIA**

Concediu în Bălceștiul natal

În perioada 14.05-04.06.2009, îmi voi petrece concediul în România.

Bucurii și tristeți de-acasă

– Indiferent cât de rău e-n America, e mai bine ca-n România! îmi zice colegul de avion.

Eram obosit, năclăit de sudoare, nedormit normal, după două zile de călătorie.



Dar, deodată, totul a dispărut și m-a cuprins o bucurie, un val de energie... La Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București Otopeni, aflat la 16 km de capitala României, mă voi întâlni cu prietenii de joacă din Bălcești, cu mama, care se apropie de 80 de ani... De-aș trăi și eu atâta!

17.05.2009

Sunt la târgul din cartierul Romanești din Craiova, cu vărul meu Bebe Popescu.

Uneori, îmi vine să nu mă mai întorc...



– Nu te pune cu ei, îmi zice mama, că tu nu rezisti la băut, Marian și Bebe sunt obișnuiți!...



Am văzut mormântul lui Puiu, vărul meu, Ilie Mitroiescu, 1952-2004, în Cimitirul Ungureni din Craiova.

Te-apucă fiorile!...

Poza lui, când era tânăr: băiat frumos, înalt, mureau fetele după el.

A făcut infarct, avea hipertensiune.



Marian și Florentin (Bebe) Popescu, verișorii autorului

Citesc despre metoda Feng Shui: cum să-ți aranjezi casa, mobila, pentru a obține energie maximă și pentru a-ți îmbunătăți relațiile cu membrii familiei.



La un post de televiziune constat că se transmit seriale turcești, telenovele! Surprinzător, turcii se impun în cinematografia internațională, filmele lor au succes și în țările arabe.

De asemenea, seriale indiene.



Majoritatea populației din Bălcești este nemulțumită de situația actuală. Mulți au rămas fără serviciu și nu mai au unde lucra. Alții se duc cu ziua (cu cârca) la muncă.



Mama îmi zice că nu crede că mai apucă Crăciunul... Se simte bolnavă și bătrână...

Atunci, voi rămâne cu adevărat „singur pe lume”...

Ea i-a pus la CEC lui Marian Popescu, vărul meu, 3.000 de lei (circa 1.000 \$), iar pentru Leana Preoteasa (vara mea) va lăsa 1.000 de lei (circa 333 \$), pentru pomeni.

Cu fuziunea senzorilor la Universitatea din Craiova

În 18.05.2009, am fost oaspetele Universității din Craiova, unde eu am urmat Facultatea de Matematică și Informatică, absolvită ca șef de promoție în anul 1979. Dar, după 30 de ani, universitatea nu mai este ca pe vremea mea: pot spune c-a devenit uriașă, înglobând și celelalte instituții de învățământ superior din oraș, de medicină și de agricultură, având și facultăți tehnice. Ca urmare, acum are multe sedii, patru în Craiova și unul în Drobeta-Turnu Severin (ba are și la Râmnicu Vâlcea o filială de „Învățământ la distanță”, care funcționează în sediul Colegiului Național „Mircea cel Bătrân” – Liceul „Vasile Roaită”, cum îl știam eu!).

Ar trebui să precizez că instituția se numește Universitatea din Craiova, ca să nu se confunde cu renumitul club de fotbal Universitatea Craiova!

Am prezentat la Facultatea de Mecanică din Craiova (cu sediul în Calea București, nr. 107) lucrarea „Fuziunea senzorilor de informații în industria constructoare de mașini”. Slide-urile (diapozitivele) erau în engleză, dar am vorbit în românește.



Dacă ar fi să mă iau după o anecdotă postdecembristă, referitoare la evoluția învățământului superior din România, ar trebui să cred că dacă Bălceștiul ar fi avut gară, ar fi avut și... universitate (pentru că profesorii universitari ar fi putut face ușor naveta din centrele universitare de tradiție), iar eu, poate că n-aș mai fi predat și acum matematica la Universitatea „New

Mexico” din orașul Gallup (de vreo trei ori mai mare decât Bălceștiul meu), statul New Mexico din S.U.A., ci la... Universitatea „Petrache Poenaru” Bălcești, județul Vâlcea, România!

Petrache Poenaru – cel mai faimos bălceștean

22.05.2009

Profesorii Marian Popescu-Diculescu și Emilia Popescu-Diculescu, de la Grupul Școlar „Petrache Poenaru” din Bălcești, mă duc cu mașina la Benești (sat devenit cartier al actualului oraș vâlcean Bălcești), unde se afla casa memorială a lui Petrache Poenaru (n. 10.01.1799, Benești, județul Vâlcea – d. 1875).



Cu profesorii Emilia și Marin Popescu-Diculescu

În tinerețe a fost pandur, om de încredere (secretar, șeful cancelariei) al conducătorului Revoluției de la 1821

(cărui îi fusese recomandat de către unchiul său, boier-cărturari, Iordache și Grigore Otetelișanu, prieteni cu Tudor Vladimirescu), pionier al presei scrise din România – a creat primul ziar românesc de propagandă, numit „Foaia de propagandă”, al armatei lui Tudor Vladimirescu. Inginer (cu studii la Viena și Paris), matematician, inventator, pedagog, academician (din anul 1870; din 1872, președintele Societății Academice Române, numită Academia Română din anul 1879), fondatorul colegiilor naționale din București și Craiova, organizatorul învățământului național românesc, creatorul steagului României moderne (tricolorul purtat de „Domnul Tudor” la intrarea în București), inventatorul stiloului („toc rezervor”, numit mai neaoș „condei portăreț”) – brevetat în anul 1827, în Franța, cu titlul *plume portable sans fin, qui s'alimente elle-même avec de l'encre* (pană portabilă fără sfârșit, autoalimentată cu cerneală), participant la Revoluția de la 1848, membru al Comisiei pentru eliberarea robilor. A ocupat diverse funcții în administrația centrală a Principatelor Unite și a României. A fost primul român care a călătorit cu trenul, trimis în misiune specială în Anglia, la 27 septembrie 1831 (calea ferată Liverpool-Manchester fusese inaugurată la 15 septembrie 1830).

Casa, construită ca o culă, a fost conacul boierilor Otetelișanu.

Alăturat, biserica ortodoxă cu hramul Sfânta Treime și Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril. A fost construită de către boierul Barbu Otetelișanu în anul 1746, iar boierul Grigorie Otetelișanu a reparat-o după cutremurul din anul 1802. Se crede c-ar fi existat un tunel între conac și biserică, dar nu a fost descoperit.

Pe la anul 1821, doi tâlhari terorizau satul Benești. Tudor Vladimirescu a venit cu un grup de oșteni, i-a prins pe

tâlhari și i-a spânzurat de doi copaci de lângă malul eleșteului de lângă conac.



Casa lui Petrache Poenaru

Bălcești – oraș fără muzeu!

Casa lui Petrache Poenaru a fost redobândită de moștenitorii stăpânilor din momentul naționalizării ei, care au vândut-o. Obiectele de muzeu au fost transferate la Muzeul Județean Vâlcea din Râmnicu Vâlcea.

Depistez și aici un paradox: deși s-a făcut dreptate unei familii, prin returnarea proprietății private confiscate de către comuniști, s-a făcut o nedreptate comunității locale a orașului Bălcești, prin desființarea Casei Memoriale „Petrache Poenaru” și prin ciuntirea memoriei celui mai destoinic și mai titrat bălceștean, intelectual de vază și unul din făuritorii României moderne.

Ce-i drept, numele acestui inimos beneștean n-a fost cu totul uitat: în centrul orașului Bălcești există Aleea Petrache Poenaru, iar Grupul Școlar din oraș îi poartă numele și se află chiar pe Aleea Petrache Poenaru nr. 5-7.

Dar, gândindu-mă la muzeu, mă întreb: oare, nu s-ar fi putut găsi o cale de „a împăca și capra și varza”?... Poate că privind de peste Atlantic, pentru mine-i mai greu de înțeles și de acceptat ceea ce s-a întâmplat... Desigur, pot fi mândru că pe cartea mea de identitate scrie „Orașul Bălcești”, deci, m-am urbanizat, nu mai sunt țăran! Dar ce fel de oraș este acela fără un muzeu?... Și uite, că nici cinematograful nu mai are – în schimb, au proliferat barurile și cârciumile!... Halal cultură! (Unde ești tu, Deceneu?)... De fapt, Bălceștiul meu drag, deși „înnobilat” cu rangul de oraș (în anul 2002), a rămas cam aceeași comună mai săltată, care a fost capitală de raion!

Bălcești – stațiune de odihnă... personală!

Dacă îmi petrec concediul de odihnă în Bălceștiul natal și dacă tot sunt paradoxist, cred c-aș putea spune că, în mod paradoxal, orașul meu a devenit... stațiune de odihnă!

Profesori, profesori...

24.05.2009 (duminică)

De dimineață, m-am întâlnit cu poetul Victor Păun, din Diculești, comună vecină Bălceștiului, la est, pe malul stâng al râului Olteț. Am fost la slujbă, la Biserica „Sfântul Nicolae”, din centrul Bălceștiului. Preotul parohiei este Nicușor Rădulescu, pe care îl cunosc de mic copil – jucam fotbal pe „stadion” (nici acum nu este chiar stadion, dar așa-i spuneam noi, copiii, cu mândrie). La prânz, m-a vizitat prof. univ. dr. Alexandru N. Dincă, de la Facultatea de Matematică și

Informatică (al cărei acronim este FMI – nefericită coincidență cu cel al Fondului Monetar Internațional!) a Universității din Craiova, care mi-a fost îndrumător la lucrarea de licență. Anul acesta se pensionează. Este originar din Bălcești, Vâlcea.



Frumoasa biserică „Sfântul Nicolae”, din centrul Bălceștiului

M-a căutat la Bălcești, prof. dr. Dumitru Gherghina, directorul revistei „Didactica Nova”, la care colaborez. Am discutat vreo două ore!

Dânsul fusese profesor de română la Liceul Pedagogic din Craiova, unde am urmat și eu primii ani de liceu (1969-1972), dar eu am făcut româna cu dna prof. Murarețu...

O străduță din Bălcești a primit numele *Str. Prof. Gh. Bogheanu*, în onoarea profesorului de matematică, director al liceului de aici – decedat acum câțiva ani. Este chiar strada pe care a locuit el. A fost un pedagog bun, corect, exigent, dar îi cam plăceau femeile.

25.05.2009

În concediul românesc, mă odihnesc. Cum timpul este lung, citesc tot ce-mi cade în mână.

Am două cărți ale soților Emilia Popescu-Diculescu și Marin Popescu-Diculescu, profesori: „«Luminile» satului românesc: dascălul și preotul între icoană și caricatură (pretexte eseistice)” și „Istoria prin citate și expresii celebre, sintagme și vorbe de duh sau «o altă tocmire a istoriei»”, apărute în anul 2009 și respectiv 2008.

Aflu că a murit profesorul meu de probabilități și statistică de la Universitatea din Craiova: Vasile Seleacu. Îmi purtase o stimă deosebită când eram student. Mai târziu, am și colaborat.

Ziua Liceului

Sunt invitat la Ziua Liceului Bălcești (47 de ani de la înființare), ca *Fiu al Satului!* Oficial, acum liceul se numește Grupul Școlar „Petraș Poenaru” Bălcești.

M-au prezentat: directorul liceului (ing. Văduva Ștefan), profesorul de istorie (pensionat) Costinel Panait, o elevă care a luat cuvântul.

Am vorbit și eu despre activitatea mea.

A fost și primarul orașului, ing. Ion Curelaru, membru al Partidului Social Democrat din România, ales în anul 2008.



La Ziua Liceului, în Bălcești

30.05.2009

Am conversat, la telefon, cu lect. univ. dr. Gheorghe (zis Nicu) Florescu, care predă filozofia la Universitatea din Drobeta-Turnu Severin, cu care am fost coleg la Liceul Pedagogic (în perioada 1969-1972), dar el este cu doi ani mai mare.

Îmi citise volumul „America, paradisul diavolului”, dat de sora lui din Craiova. Discutase cu Mihaela Albu, care ține ore la aceeași universitate.

Nicu Florescu este din Diculești, lângă Bălcești, peste Olteț, iar învățătorul său a fost Titel Radu.

Acum o săptămână mi-a apărut volumul al cincilea din notele de călătorie „Frate cu meridianele și paralelele”, la Editura „Silviana” Râmnicu Vâlcea.

Am distribuit circa 200 de exemplare prin țară (cele mai multe în Bălcești, Zătreni, Râmnicu-Vâlcea, apoi în București), dar și-n țări limitrofe unde trăiesc români (Republica Moldova, Serbia), precum și în Germania.

Avem în Bălcești un emigrant... chinez! A fost căsătorit cu o româncă. Divorțat.

Nu este prea mulțumit de cum îi merge afacerea...

Sfârșit de sejur la... Bălcești!

Încet-încet, pe nesimțite, concediul meu de odihnă din stațiunea de odihnă (personală!)... Bălcești se apropie de sfârșit.

Matematica și Poezia nu sunt... contradictorii!

31.05.2009

Am umblat prin Slatina câteva ore. Aici, am discutat cu poeta și profesoara (de matematică, la Colegiul Național Vocațional „Nicolae Titulescu” Slatina) Marinela Preoteasa. Are publicate trei volume de poezie: „Iarba iubirii” (1994), „Clarviziuni astrale” (2005) și „Extraveral pentru iubire” (2005). În perioada 1996-2000, a fost redactor-șef al săptămânalului propriu „Scurt Circuit Oltean”, conducând și un cenaclu literar cu același nume... Iată, cel puțin de la Omar Khayyam (secolul al XI-lea) încoace, există matematicieni care scriu și poezie, ceea ce, aparent, este paradoxal! Spun „aparent”, deoarece cunoscătorii știu că Matematica și Poezia au în comun Ordinea și Armonia.

Doamna Preoteasa are o editură proprie, „CuArt”. E posibil să mi se publice aici unele cărți.

01.06.2009

A murit ziaristul vâlcean, corespondentul „Agerpres” (Agenția Română de Presă) în Vâlcea, Tudor Iosifaru (29.05.1965-24.05.2009) – citesc asta în săptămânalul „Ziarul de Vâlcea”. Îl sun pe fostul său coleg de redacție de la „Monitorul de Vâlcea”, redactorul Mircea Monu, de la care aflu că cel dispărut dintre noi înainte de a împlini vârsta de 44 de ani, avea probleme cu inima și probabil că au intervenit unele complicații din cauza obezității...

Absolvent al Facultății de Filologie, Secția Engleză, a Universității „Babeș-Bolyai” Cluj-Napoca, el mi-a tradus o parte din distihurile paradoxiste, dar... după ce am mai tras de el. Ba că i s-a șters fișierul din computer, ba că mai caută niște echivalențe englezești mai inspirate, care să sune mai poetic... Doar o treime din tot volumul, după telefoane repetate... Până la urmă, am continuat singur traducerea, terminată și editată de către Sophia și Michael Dediu, în 2006, S.U.A.

03.06.2009

Am întâlnit doi foști colegi de clasă din școala generală, Costică Diculescu (coleg de bancă, acum inginer agronom în Vaslui) și Viorel Ivan, pe care nu-i mai văzusem de... 32 de ani!

Toponimul „Bălcești”

Ieri, avusesem o discuție (mic cenaclu) pe teme politice, literare, lingvistice cu poetul Victor Păun și cu profesorul Ion Cârstoiu.

Domnul Păun, născut în anul 1951, în satul Băbeni-Oltețu, comuna Diculești, care este în dreptul Bălceștiului, pe malul stâng al Oltețului, a publicat câteva cărți după schimbarea de regim politic din România: „Dor de Eminescu” (1995), „Anda” (1999), „Fântâna cu două uși” (2000 – iată un titlu paradoxist!), „Poeme cu sciți și copilul Agatârș” (2008).

Domnul Cârstoiu, născut în anul 1943, la Jiblea Veche, azi componentă a orașului Călimănești, este profesor de Limba și Literatura Română la Grupul Școlar „Petrache Poenaru” Bălcești, dar și un cercetător lingvist și publicist, preocupat de etimologia unor cuvinte românești. A publicat mai multe cărți: „Între lingvistică și istorie” (1975), „Teze și ipoteze lingvistice”, „Pași în universul cunoașterii” (2001), „Dicționar etimologic” (2004, împreună cu fiica sa, Rodica Constanța Anghelescu)

Sunt mai multe ipoteze privind originea toponimului „Bălcești”. O versiune consideră că acest nume de loc ar veni de la cuvântul „bălți”... Eu cred că inițial acesta s-a numit „Bălțești”, dar cum era greu să pronunți cuvântul cu cele două consoane siflante (șuierătoarele „ț” și „ș”), a devenit mai ușor de pronunțat „Bălcești”.

Toponimul „Bulzești”, al comunei vecine (aflată la 12 km de Bălcești), în care s-a născut marele poet, dramaturg și prozator contemporan Marin Sorescu (1936-1996), vine de la „bulz”, care înseamnă cocoloș de mămăligă caldă în care s-a pus brânză de oaie (pe aceste meleaguri erau oieri).

Regretatul Ion Obretin (1947-2008, istoric, cercetător și publicist născut pe aceste meleaguri, în satul Cârlogani, din fosta comună Benești, stabilit în București) a listat în monografia sa, intitulată „Benești”, mai multe interpretări etimologice.

„La revedere, Bălcești!”

Petrec o noapte pe scaun, în sala de așteptare a Aeroportului Internațional „Henri Coandă” București-Otopeni, pentru că nu aveam cum să ajung aici, tocmai de la Bălcești, la ora 4 dimineața (cu două ore înaintea plecării avionului).



Acum vreo câteva zile, căzuse în Oceanul Atlantic un avion care plecase din Rio de Janeiro spre Paris, așa că mama își făcea griji:

– Să-mi dai telefon când ajungi. Și mai termină, băiete, cu călătoriile astea!... Să nu vii la înmormântarea mea, că ajungi prea târziu!...



Stau 10 ore și 20 de minute în avionul de Amsterdam-Houston...



Nu-mi mai place nici în România, nu mă pot adapta în America...

IV.

BURSIER LA... AIR FORCE

07 iunie 2009

Odihnit în România, trebuie să plec acum să muncesc în SUA ca... bursier al... aviației militare americane – iată aici un triplu paradox: muncesc, deși sunt în vacanță; mă plătește armata, deși sunt civil; sunt bursier, deși sunt profesor, nu student!

Roma și Siracuză din... America!

07.06.2009

Abia întors din România, pe 4 iunie, joi-seara, trebuie să plec din nou la drum, duminică-dimineța, spre orașul Syracuse (pronunție: *sărăchiius* sau *sirăchiius*), statul New York, pentru grantul (bursă) militar – opt săptămâni de cercetări în fuziunea informației la *Air Force Research Laboratory* (prescurtat, AFRL, Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare a S.U.A.; americanii își numesc aviația lor militară prin expresia *Air Force*, care se traduce prin Forța Aeriană), din orașul Rome, statul New York (în engleză, Roma se scrie Rome, deci americanii au și ei o... Romă a lor, nu doar o Siracuză – Syracuse, ambele în statul New York!).

Mi-am lăsat mașina în parcare aeroportului (*Airport Parking*) pentru 55 de zile (7 iunie-31 iulie 2009). În mod normal, parcare costă 4 \$ pe zi, dar am primit o reducere de 1 \$ pe zi, pentru că am utilizat un cupon al companiei de pe Internet care oferea acest avantaj.

Se putea face și abonament, dar numai anual, la prețul de 245 \$ + 10 \$, ceea ce însemna că m-ar fi avantajat numai dacă aș fi lăsat mașina mai mult de 85 de zile (am considerat parcare la 3 \$ pe zi).

Atacat de... oboseală și melancolie!

Două zile, vineri și sâmbătă, am muncit pe rupelea ca să revin la normal cu: achitarea notelor de plată primite între timp (ca să nu fiu penalizat), transferul banilor dintr-un cont în altul, desfacerea bagajelor aduse, împachetarea pentru noua călătorie, verificarea mesajelor de *e-mail* primite la care nu răspunsesem, distribuirea prin poștă a celor trei cărți publicate: „Frate cu meridianele și paralelele”, volumul 5; „Dezert-Smarandache Theory” (Teoria Dezert-Smarandache), volumul 3; „Statistical Interference” (Interferența statistică).

Mă culcam, seara, aburit!

Am plătit 15 \$ pentru primul bagaj și 25 \$ pentru cel de-al doilea. Condițiile se înrăutățesc!...



Bebe Popescu, vărul meu din Craiova îmi spunea:

– Rămâi în țară! Uite, poți să predai la Universitatea din Craiova. Un profesor primește cam o mie de euro, iar la prețurile de aici, e convenabil!



Număr anii până la pensie, așa cum în armată (1974-1975) număram zilele până la liberare. Cel mai devreme aș putea ieși la pensie peste patru ani și jumătate (suma dintre vârstă și anii lucrați la Universitatea „New Mexico” să fie 75), adică la 59 de ani. Dar, aș putea lucra și până la vârsta de 62 de ani sau chiar mai mult.

M-am săturat de străinătate!...



Sunt obosit... parcă mereu aș dormi.



Am fost trei săptămâni departe de soție, Lilia (eu în România, la mama, ea în Transnistria, la părinți), pe timpul vacanței.

Iar acum, opt săptămâni, cât voi lucra pentru *Air Force*... Mi-e greu fără soție, m-am obișnuit cu ea... Altfel, mă simt singur, părăsit de lume...

Șoferind după... MAPQUEST

La Aeroportul Internațional din Syracuse, statul New York, sunt întâmpinat de către dr. Ervin Goldfain, cu care colaborasem la niște articole de fizică, și soția sa, Lily. Amândoi sunt născuți în România și au emigrat legal în Statele Unite, în anul 1985, prin simpla depunere a actelor la ambasadă! Nu ca mine, care, în 1988, am fugit în Turcia, plecând cu vaporul din Bulgaria, din Varna, amestecat printre turiști francezi, pentru a înșela vigilența grănicerilor.

Am înnoptat în casa lor: o clădire frumoasă, printre pomi înalți și cu multă verdeță, cu o terasă pe care era plăcut să te odihnești și să meditezi, ceea ce am și făcut.



Prima zi (8 iunie 2009) a fost cea mai grea. Eram nedecis: să merg cu taxiul (circa 160\$) sau să închiriez o mașină (cam 85 \$, plus 16 \$ benzina). Nu aveam însă nici o hartă, nu cunoșteam drumul și nu știam cum să ajung din orașul Syracuse (capitala Comitatul Onondaga, din statul federal New York) în orașul Utica (capitala Comitatului Oneida, din statul federal New York, în care se află și orașul Rome).

Cei de la agenția de închiriat mașini *Enterprise rent-a-car* mi-au făcut pe Internet o hartă MAPQUEST (serviciu american gratuit de hărți online) și-am condus cu foaia-n mână, la volan:

- ia-o la stânga, pe strada Geddes Nord;
- continuă pe autostrada I-690 Est etc.

Când conduc o mașină nouă, sunt întotdeauna timorat – până mă învăț cu ea, stau crispat, încordat la volan.



Ervin Goldfain și autorul

Profesor universitar în... căminul studențesc!



Încă un paradox al acestei vacanțe active a mea: deși sunt bursier militar, sunt cazat într-un cămin... civil!

Bursier militar cazat în cămin civil

M-am cazat la SUNYIT (Institutul Tehnologic al Universității Statului New York): clădirea B, apartamentul (suite, cum spun americanii) 4, camera 4.

Locuim patru inși în acest apartament, fiecare în camera sa, dar cu o singură baie și o toaletă.

Toți lucrăm la *Air Force Research Laboratory*, prescurtat AFRL (Laboratorul de Cercetări al Forței Aeriene).

Facem naveta 13 mile, de la SUNYIT, aflat în orașul Marcy, la orașul Rome, unde este AFRL.

Marcy, un oraș de vreo 10.000 de locuitori, este situat între orașele Rome și Utica (unde se află reședința Comitatului Oneida), iar numele său vine de la cel al politicianului american William Learned Marcy (1786-1857), care a fost senator al SUA, guvernator al statului federal New York, apoi ministru de Război și ministru de Externe (*US Secretary of War*, respectiv *US Secretary of State* – în terminologia americană).

A trebuit să aduc de-acasă cearșaf de pat și față de pernă, pentru că în dormitor nu erau. Dar pernă și pătură nu am luat, așa că dorm pe o jumătate de cearceaf și cu cealaltă jumătate mă acopăr! O să mă duc la *Walmart* (corporație publică americană care deține un lanț de magazine cu prețuri reduse și un lanț de depozite-magazin), ca să-mi iau o pătură.

09.06.2009

Am schimbat mașina închiriată în Syracuse pe alta mai ieftină (cam 41 \$ pe zi, pentru două săptămâni): *Hyundai (Sonata)*.

Ce frumos rulează mașina pe asfaltul ogindă al autostrăzii, ți-e mai mare dragul să fii la volan!

La început, mi-a fost atât de greu pe aceste locuri necunoscute, cu traseu neștiut, încât îmi venea... să mă-ntorc acasă!

Trai de student sărac

10.06.2010

Studiez intens, citesc, cercetez. Trebuie să produc niște rezultate. Învăț ca acum 30-34 de ani, când eram student.

Viteza maximă pe autostrăzile de pe-aici (I-49, I-90 etc.), din statul federal New York, este de 65 MPH (*miles per hour*, prescurtată și cu notația *m.p.h.* – mile pe oră; este unitatea americană de viteză pentru automobile, fiind vorba despre mila terestră, care are 1,609 km, deci 65 m.p.h. = 104,58 km/h). În statele federale sudice Arizona, New Mexico, limita de viteză este de 75 MPH (120,68 km/h).

12.06.2009

Ni se face instructajul de „Protecția Muncii”. Apoi, cel de „Securitatea Informației” – este vorba de protejarea secretului în rețeaua de calculatoare cu care lucrăm.

Zilele trec greu... M-am dezobișnuit să lucrez mereu 7-8 ore la... birou.

Dar, mă omoară singurătatea! Când mă întorc de la lucru, în cameră, unde n-am cu cine scoate o vorbă, îmi vine să înnebunesc...

Mă forțez să scriu, să citesc. Redactez articole, pagini de carte, dar... mi-au ieșit pe nas. Încep să mă satur!

13.06.2009

E sâmbătă și am fost în Utica, la *Walmart*, ca să-mi cumpăr o păturică subțire (10 \$), o lingură și un cuțit (dar, n-am avut încotro, a trebuit să iau câte un pachet de patru bucăți, din fiecare – 1 \$ + 1 \$).

Trebuie să-mi umplu timpul cu ceva, altfel, mor de urât!

Ploi și singurătate

Plouă des vara, în statul New York, dar e verdeață și e frumos în campusul din SUNYIT Marcy, de parcă aș fi în stațiune!

Ce bine că statul New York nu mă obligă să fac asigurare la mașina închiriată, cum se cere în statul meu, New Mexico!

Când obosesc intelectual, o iau pe jos, uneori desculț – contactul direct cu natura –, prin campus. E frumos: umbră, copaci înalți, bănci, terenuri de sport.



Cel mai urât îmi e când mă întorc acasă, în camera îngustă, studențească, unde nu m-așteaptă nimeni și stau singur, n-am cu cine scoate o vorbă...

Altfel, lucrurile ar merge bine. Am conectare la Internet (la lucru, dar și în dormitor – aceasta merge însă mai anevoios, mă întrerupe...).



Ce bine-i la volanul unei mașini noi!... Nici nu se aude motorul. Asfaltul străzilor e lin ca gheața, nu cu gropi, ca-n România!



Studiez de zor fuziunea informațiilor, urmărirea traiectoriei (*target tracking*) – la asta cam scârțâi...

17.06.2009.

Fără televizor, mor de plictiseală!

Noroc cu *laptop*-ul, mă uit pe *hulu.com* la filme... De exemplu, „Secretul Carlitei”. Dar, conectarea e slabă și se întrerupe!



Plouă aproape zilnic. Mă prevenise dr. Mark Oxley, când am fost invitat în Dayton, statul federal Ohio, ca să fac o prezentare a Teoriei Dezert-Smarandache (TDSm) în fața cercetătorilor, profesorilor și militarilor din Baza Aeriană „Wright-Patterson”, pe 1 Mai 2009.

În una din cele șapte Rome... americane!

Contrabasul calmant!

19.06.2009

Mi-am cumpărat pâină și cană, castron. E dificil să te descurci în asemenea condiții.

Nu mai vreau să mai stau iar într-un cămin studentesc!...

Parcă altfel te simți când ai o mașină nouă (chiar numai închiriată). Mai domn. Mai mult auto-respect.

Vinerea după-masă, pleacă toți pe la casele lor (cei din apropiere).

Rămân singur în apartamentul B, camera 4, la SUNYIT, până duminică-seara, când se întorc.

Au putut să vină cu autovehiculele lor și nu trebuie să închirieze, ca mine. Până acasă la mine, în orașul Gallup, statul federal New Mexico, mi-ar lua trei zile cu mașina!

Sunt într-o stare de temporaritate continuă: nu-mi găsesc ceva permanent care să-mi placă.

20.06.2009

Sâmbătă seara. E pustiu prin campusul SUNYIT Marcy, doar 4-5 mașini parcate... Și plouă într-una.

Neavând nici televizor de două săptămâni, după ce mă satur de citit, pur și simplu n-am ce face!

Ce bine te simți după baie: parcă renăscut! Ușor, curat, relaxat...

21.06.2009

Duminică. Stau toată ziua în cameră și scriu, modific, șterg la „International fonfoism” (o carte paradoxistă despre politică, în care lansez un nou gen de literatură științifică –

„science fiction politic”; „fonfoism” este „socialism”, luat în răspăr – procedeu paradoxist).

Am lăsat mașina la Albuquerque, în parcare aeroportului, pentru opt săptămâni – sper că nu-mi va muri acumulatorul!... Dacă acolo costă 4 \$ pe zi, la Syracuse prețul e dublu, iar în Seattle (unde voi merge la conferința internațională de fuziunea informației) este de 33 \$ pe zi. *Wow!*

Lângă mine stă un student, Steve, înscris la doctorat în computere la Harvard, care cântă mereu la... contrabas. Muzica lui mă... calmează!

În partea cealaltă, stă un asistent universitar, chinez de origine, Zhiyuan Yan, iar lângă el, un student de origine indiană, Rahul.

Dobândirea... Independenței!

22.06.2009

Ce bine mă simt!... M-am mutat de la căminul studentesc din Marcy la un hotel special din Rome, în care sunt cazate cadre militare (cadeți și ofițeri), dar și profesori cercetători de la Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare (*Air Force Research Laboratory – AFRL*) din Rome, statul federal New York. Clădirea este un fost cămin militar (foto) care a fost renovat pentru a deveni „Centrul de Conferințe din Rome” și Hotelul „Independence Hall”, cu 47 de camere. Acest nume simbolic, cu rezonanță istorică (în traducere, Sala Independenței), se datorează originii militare a clădirii. „Independence Hall” este numele clădirii (din orașul Philadelphia, statul federal Pennsylvania) în care, la 4 iulie 1776, a fost proclamată independența celor 13 colonii engleze din America de Nord, iar mai târziu, în 1787, a fost adoptată Constituția, constituindu-se în țara numită Statele Unite ale Americii (este o confederație de state). Imaginea acestei clădiri,

cu arhitectură de inspirație engleză, se află pe bancnota de 100 \$, așa cum pe bancnota de 100 de lei din anii regimului comunist din România se afla, după cum îmi amintesc din copilărie, imaginea clădirii, cu arhitectură de inspirație sovietică, numită „Casa Scânteii” [desigur, vorba românului, „Altă găscă, în altă traistă”, mai ales că „scânteia” în cauză nu era a independenței, ci era numele ziarului (și el de inspirație bolșevică) Partidului Comunist Român (idem, în privința inspirației), iar România devenise, practic, colonie sovietică!].

În condițiile minunate de aici, pot spune că mi-am dobândit... Independența! Nu este un paradox, dacă nu uitați că, în mod paradoxal, mă aflu în Roma... americană (care în engleză se scrie „Rome”). Dar, dacă tot am adus vorba despre paradoxuri, atât de dragi mie, încât am inventat „Paradoxismul” (mișcare literară avangardistă), să vă spun un paradox american, de nu vă vine să-l credeți: în SUA există 7 (șapte) orașe cu numele de Rome, fiecare în alt stat federal: Georgia, Iowa, Indiana, Illinois, Mississippi, New York (statul federal în care mă aflu acum) și Ohio! Acum, sper că înțelegeți de ce americanii scriu și numele statului federal, după numele unei localități americane!!

Chiria apartamentului de aici este mai mare, 180 \$, cu 20 \$ mai mult, dar confortul este de zece ori mai mare: am pătură, pernă, cearceafuri de pat, frigider, baie, televizor, legătura la Internet, care este *wireless* (fără fir), rapidă și neîntreruptă. În plus, mașini de spălat și uscat, gratuite, fără să bagi monede de 25 de cenți, în total, 2-3 \$, ca-n campusul universitar din Gallup, statul federal New Mexico, unde locuiesc.

Așa că am scăpat de navetă, care nu era o problemă, dar trebuia să închiriez o mașină și... mă rupea de bani! De mâine, merg la lucru pe jos (ca să mai slăbesc).

„Bursier” în Parcul Tehnologic din Rome

Da, e altă viață acum, când locuiesc în Parcul Tehnologic „Griffiss” din orașul Rome, unde se află și laboratorul unde studiez: condiții mai bune și nu mai fac naveta la Marcy, deci am mai mult timp pentru studiu!

De la bază aeriană, la Parc Tehnologic!

De fapt, zona din orașul Rome, statul federal New York, în care se află Hotelul „Independence Hall”, pe Geiger Road nr. 66, a fost până în anul 1995 o bază militară: *Air Force Base Griffiss* (prescurtat, *AFB Griffiss* – Baza Aeriană „Griffiss”). Purta numele lt. col Townsend E. Griffiss (1900-1942) – primul pilot american mort pe frontul european în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. Moartea sa a fost una paradoxală: când se întorcea în Anglia dintr-o misiune în URSS, avionul său a fost doborât din greșeală de către piloți englezi (aliați cu americanii), confundându-l cu un... inamic!

Deci, mi se pare normal ca și baza militară ce purta numele său să aibă un destin paradoxal: după dezafectare, a fost transformată în „Parcul Tehnologic și de Afaceri «Griffiss»”, care este o zonă foarte dezvoltată cu întreprinderi și instituții private și publice din diverse domenii: tehnologie, manufactură, aviație, educație, recreere, birouri! „Parcul” ocupă o suprafață de 1.416 ha sau 14,16 kmp [3.500 de acri, cum spun americanii; 1 „acre” = 4.046,85 mp = 0,40 ha este unitate anglo-saxonă de suprafață; originea sa este latină, de la cuvântul „agres” (provenit din grecescul „agros”), care înseamnă „teren liber”, adică arabil, 1 agres desemnând suprafața de teren care putea fi arată într-o zi de către un om cu un bou].

Tot în acest „Parc”, în apropiere de Hotelul „Independence Hall”, se află și AFRL Rome (Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare din orașul Rome), unde sunt eu bursier, deci nu mai am nevoie să închiriez o mașină!

Meseria mea e să studiez și să creez!

Pe jos, fac 20 de minute de la hotel până la laborator, dar dimineața nu este prea cald.

Îmi iau și acasă documentație de citit, nu este secretă. Meseria mea este să studiez și să creez (inventez).

În cercetare, uneori îți ies rezultatele, alteori ba – riscul meseriei.

Mi-a plăcut întotdeauna să investighez și să scriu ceea ce vreau eu, nu impus de altcineva.

Învăț și la bătrânețe, la 55 de ani, de-mi scapără scânteii! Trebuie să fii mereu activ, să ai mintea preocupată, altfel te sclerozezi.

Citesc despre: asocierea/corelarea de date; urmărirea țintei mișcătoare folosind filtre Kalman, Kalman extins, filtrul particulelor (neliniar), filtrul alfa-beta; algoritmul unguresc Kuhn-Munkres de asociere a poziției/vitezei/altor atribute ale țintei cu măsurătorile lor făcute de sensori; predicțiile făcute de sensori; folosirea de coordonate carteziene, polare sau sferice (în funcție de specificul sensorilor); raționamentul automat din Inteligența Artificială; covarianța a două variabile aleatoare (cât de asemănătoare/deosebite sunt); varianța (din statistică) a distribuției unei variabile; distribuția probabilistică chi-pătrată pentru estimarea erorilor.

Sunt chestiuni nu prea dificile, legate de fuziunea informației/datelor furnizate de sensori.

Când citesc, am obiceiul să scriu pe cărți/articole, să subliniez, să deviez rezultatele în altă direcție ori să le generalizez. Murdăresc cărțile (care-s ale mele).

25.06.2009

Am timp mai mult de citit, de aprofundat, de „scobit” pe marginea ideilor. Sunt plătit ca să citesc lucrări de cercetare, să mă perfecționez. E bine!

26.06.2009

Mi-am făcut fișă la biblioteca Laboratorului de Cercetare al Aviației Militare și am împrumutat o carte, „Matematica fuziunii datelor”, de I. R. Goodman, R. Mahler și Hung T. Nguen (1997), să învăț despre „mulțimile aleatoare”, care se pare că generalizează „mulțimile vagi” (oare, și pe cele neutrosifice?... trebuie să verific), Teoria Dempster-Shafer (oare, și Teoria Dezert-Smarandache?).

Biblioteca Katie Parker mi-a arătat și cartea mea, „Dezvoltări și aplicații ale Teoriei Dezert-Smarandache”, vol. 3, 2009, pe care le-am donat-o eu, expusă la noile achiziții.

Am descoperit în baza de date că aveau și primul volum din colecția respectivă, plus link-uri făcute la fișierele în format PDF din site-ul meu de la Universitatea „New Mexico” din Gallup (prescurtată uzual, UNMG) la primele două volume ale colecției.

28.06.2009

La Hotel „Independence Hall” primim gratuit la sala de recreere două ziare locale: „Daily Sentinel” (Sentinela zilnică) și „The Griff” (este o prescurtare a numelui Parcului Tehnologic și de Afaceri, deci l-am putea traduce „Griffissul”), cu informații militare generale, mai ales despre aviație, dar și știri din zonă.



Cum paradoxurile sunt prezente oricând în viața cotidiană, ele nu m-au ocolit nici în orașul Rome, din statul federal New York, vizitând Fortul Stanwix: am predat „lecții” pentru... profesori universitari și am făcut fuziunea datelor din... istoria statului federal New York!

„Lecții” pentru... profesori!

29.06.2009

Am prezentat la *Air Force Research Laboratory* (Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare, prescurtat AFRL) din Rome, 74 de *slides* (clișee, imagini digitale proiectate pe ecran) despre „Teoria Dezert-Smarandache” (TDSm), secțiunea de fuziune/*tracking* (urmărirea traiectoriei aeriene).

Au asistat și șefii: Mark Alford, Daniel Daskievich, plus John Salerno, specialistul în fuziune de nivel înalt.

Expunerea mea a durat două ore și jumătate. Oamenii au fost interesați, au pus multe întrebări...



Privesc la televizor pe canalele 57 (Istorie), 31 (Planeta animalelor), 28 (știrile la CNN), 38 (întâmplări polițiste reale), 21 (filme). În timpul reclamelor TV, pun sonorul pe mut și completez/adaug idei noi privind studiul și lucrul la laborator.

Singurul cu care mai vorbesc este carnetul în care-mi scriu jurnalul. De fapt, mă confesez mie însumi!

01.07.2009

Sunt în *Griffiss Institute*, aflat ca și AFRL în același Parc Tehnologic și de Afaceri din orașul Rome. E frig în sală, ar fi trebuit să-mi iau pulovărul de la birou.

Am făcut o prezentare a TDSm, în fața altor profesori și studenți veniți să lucreze, ca și mine, temporar în laboratoarele de cercetare de aici.

03.07.2009

Fără mașină, parcă sunt handicapat – nu mă pot deplasa la cumpărături, mi-e greu să vin pe jos cu plase și cu geți.

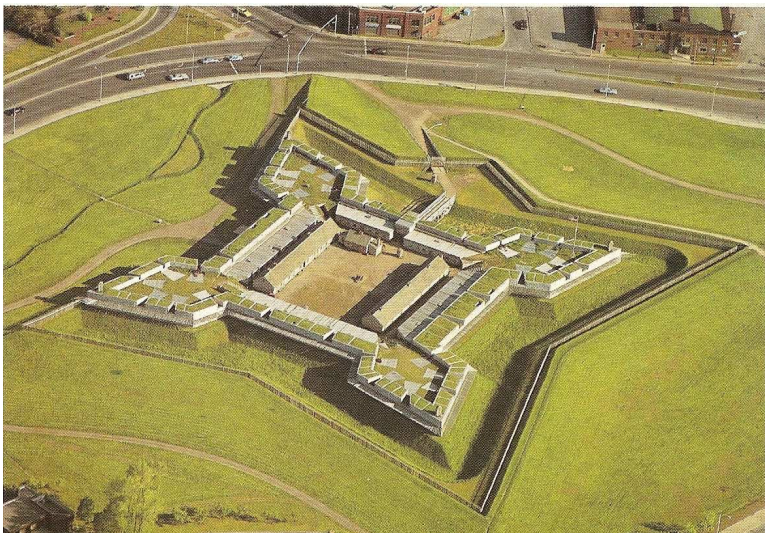
V.

FORTUL STANWIX

Vizită la Fortul Stanwix din Rome

03 iulie 2009

Am vizitat Fortul Stanwix din statul federal New York, declarat Monument Național, așa că pot spune în glumă că, în timpul liber, am făcut fuziunea cu istoria statului federal New York.



Fort Stanwix – vedere aeriană



În urma războiului împotriva francezilor (1754-1763), pentru a controla ruta est-vest care lega Oceanul Atlantic de Marile Lacuri, generalul britanic John Stanwix a ordonat construirea în anul 1758 a fortului care îi va purta numele. Victorioși, britanicii au preluat tot teritoriul aflat la est de fluviul Mississippi. Dar indienii erau nemulțumiți de pierderea continuă a pământurilor lor, pe care le ocupau englezii.

Răscoala lui Pontiac obține, în anul 1763, o Proclamație Regală care interzicea înființarea de așezări englezești la vest de Munții Apalași.

Istoria fortului nu îmi pare a fi atât de glorioasă, dar aici au fost semnate două tratate de pace americane cu „Confederația celor Șase Națiuni” (a triburilor indiene Cayuga, Seneca, Onondaga, Oneida, Mohawk și Tuscarora): în 1768, semnat de liderii Coloniilor Engleze, și în 1784, semnat de liderii SUA.

În timpul Războiului de Independență al SUA (1775-1783), britanicii au abandonat în 1776 Fortul Stanwix, care a devenit pentru Armata Continentală a americanilor rebeli o garnizoană importantă în controlul drumului către Canada, colonie engleză. Colonelul Elyas Dayton, comandantul Regimentului 3 din New Jersey, primul care a avut garnizoană americană aici, a schimbat numele englezesc al fortului, denumindu-l Fortul Schuyler, în onoarea generalului american Philip Schuyler (1733-1804).

În vara anului 1777, forțe britanice venite din Canada, sprijinite de unele triburi de indieni și de americani loialiști au asediat timp de 21 de zile fortul, care a fost salvat de o bătălie purtată la 11 km de acesta, la Oriskany, de către forțele americane venite în ajutor. Acestea au căzut în ambuscadă și au pierdut peste 500 din efectivul lor de 800 de oameni, cam 65%, într-un măcel oribil, dar lupta a fost atât de dură încât indienii (care se aflau în ambele tabere, într-o luptă fratricidă) au părăsit câmpul de luptă, iar britanicii s-au întors în Canada.

Garnizoana asediată în Fortul Schuyler a avut însă pierderi minime: 4 morți și 21 de răniți. În anul 1778, loialiștii și indienii aliați englezilor au efectuat raiduri fulger în zonă, fără ca garnizoana fortului să le poată contracara. În 1779, o parte din garnizoană a participat la Expediția Vestică, în care s-au distrus principalele sate ale tribului Onondaga, aliat cu

englezii. În primăvara anului 1781, ploi puternice și un incendiu au distrus mare parte din fortificații și din barăci, care, din lipsă de resurse, nu au putut fi reconstruite și fortul a fost abandonat (în 1784, tratatul a fost semnat în ruinele fortului).

Muzeu viu și prețuire pentru un general

După Războiul American de Independență (1775-1784), Fortul Stanwix, rebotezat în timpul războiului Fort Schuyler, a rămas în ruină. A fost reactivat în timpul Războiului Americano-Englez (1812-1814), dar fiind în afara teatrelor de luptă, a căzut apoi iar în ruină.

A fost refăcut, ca „Monument Național”, în perioada 1970-1977, de către Serviciul Parcurilor Naționale din cadrul Departamentului American de Interne – a cărei misiune este protejarea patrimoniului natural și cultural al SUA.

Un muzeu într-un... monument!

La intrarea în fort și printre barăci, ne întâmpinau persoane în costume de epocă, militari și civili – parcă erau din filme! Este metoda americană numită „muzeu viu”, de atragere a vizitatorilor, care pot înțelege mai ușor viața din epoca respectivă, căci „personajele istorice”, anonime, costumate astfel, fac demonstrații de activități cotidiene (vezi foto).

Viața în fort era grea. Militarii beau apă din butoaie. Aveau closete de lemn. Soldații dormeau în barăci sau în cazemate pentru 40 de persoane. Trăiau ca șobolanii, în beznă. Bolile îi decimau. O dată ce te înrolai în armată, deveneai... proprietatea Guvernului!

Ofițerii locuiau în condiții mai bune, până la patru persoane într-o cameră.

În jurul fortului există un șanț, pentru apărare, iar zidul exterior era format din parapetei de bușteni, cu creneluri din bușteni.

Am vizitat depozitele de muniții și de pubere explozivă (praf de pușcă, folosit și la tunuri).



Autorul, în muzeul Fortului Stanwix

Legătura fortului cu lumea exterioară era făcută de către negustori și misionari creștini.

Întrucât nu încăpea multă lume în fort, nevestele și copii militarilor trăiau lângă fort și ajutau, prin rotație, la prepararea mâncării și la spălatul rufelor.

Soldații indisciplinați erau pedepsiți în public, pentru a-i umili, dar și pentru a băga frica în ceilalți. În fort existau și camere de petreceri, dar și camere de arest.

Olandezii au fost primii europeni care au colonizat teritoriul actualului stat federal New York, unde au înființat officii comerciale (care colectau blănuri și piei de animale de la

indienii din zonă, numită, desigur, „Noua Olandă”), forturi și apoi orașe. Fort Amsterdam, construit în 1625, a devenit orașul „Noul Amsterdam”. În 1664, când englezii au cucerit orașul, i-au schimbat numele, anglicizându-l: „Noul York” (New York).



Fort Stanwix – vedere din interior

Așa se explică existența aici a „pantofilor olandezi” ciopliți din lemn – erau mai rezistenți și mai călduroși iarna, prin zăpezile și prin gerul din Nordul american.

Americani sub disciplina prusacă!

Printre militarii străini care au instruit armata răsculaților americani s-a aflat și un ofițer prusac, baronul Friederich Wilhelm Ludolf Gerhard Augustin von Steuben (1730-1794), care a fost recomandat de către ministrul de război francez savantului Benjamin Franklin (inventatorul paratrăsnetului), pe atunci ambasadorul american în Franța.

Instructorul german, care a devenit general-maior, apoi inspector general al Armatei Terestre Americane, știa foarte puțină engleză și avea translator când făcea instrucția de front, în Tabăra Valley Forge, statul federal Pennsylvania, unde pregătea instructori – pentru ei a fost crucială învățarea tehnicii de luptă cu baioneta, neutilizată de către americani. El a scris un manual de instrucție numit în folclorul cazon „Cartea Albastră” – titlul dat de autor era „Regulamentele de ordine și disciplină pentru trupele Statelor Unite”. A rămas în uzul armatei americane până în anul 1812, cu titlul „Manual de instrucție de război revoluționar”. În ultimii ani ai războiului, a fost șeful Statului Major al generalului George Washington, care era comandantul armatei americane. După război, von Steuben a primit cetățenia americană, o pensie viageră de 2.500 \$ anual și un teren de 16.000 de pogoane, unde a vrut el, în statul federal New York, lângă orașul Utica.



Autorul (în centru) la Fort Stanwix

Mai multe orașe din SUA serbează „Ziua von Steuben” (pe 17 septembrie, ziua de naștere a baronului), în orașele New York, Washington și Utica există o statuie a acestuia, în statul federal Ohio există orașul Steubenville (în statul federal New York apăruse, în anul 1792, orașul Steuben, care a fost divizat în 1796, pentru crearea orașului Rome, a cărui dezvoltare a absorbit „orașul Steuben”), iar în statele federale New York și Indiana există Comitatul Steuben; două vase de răboi și un submarin au purtat numele său, iar o clădire a Academiei Militare din Forge Valley poartă numele generalului care a fost instructor aici.

Cea mai sângeroasă bătălie a Războiului Revoluționar American

După ce am vizitat Fortul Stanwix, m-am dus și la locul Bătăliei de la Oriskany, aflat cam la 11 km distanță. Aici, în amintirea sângeroasei bătălii, a fost ridicat în anul 1884 un monument în formă de obelisc, înalt de 26 m. Pe laturile soclului obeliscului sunt plăci de bronz cu numelor celor care au murit în această luptă, iar pe o placă este arătat traseul parcurs de Miliția Comitatului Tryon, cu efectivul de 800 de oameni conduși de generalul Nicolas Herkimer.

O bătălie numai între americani

În vremea Războiului de Independență, bărbații de la 16 la 60 de ani, înarmați cu puști proprii, formau așa-zisa „miliție”, trupe paramilitare care se întruneau cel puțin o dată pe lună pentru instrucție, având rolul de a sprijini armata în caz de nevoie. Pentru că englezii, venind din Canada, sprijiniți de unele triburi de indieni, asediau Fort Stanwix, generalul Herkimer a fost trimis să despresoare acest fort. Această

„expediție de salvare”, care a parcurs în trei zile 64 km, a fost palpitantă ca un film de acțiune, ba aş putea spune că „Viața bate filmul!”, cum se spune în folclor.

Herkimer, din prudență, s-a oprit seara și a trimis câțiva oameni care să treacă noaptea printre liniile asediatorilor și să intre în Fort Stanwix și să transmită comandantului acestuia un mesaj în care îi propunea un plan de acțiune simultană contra asediatorilor, la o salvă de tun trasă din fort. Mesagerii au ajuns însă târziu, salva întârzia, iar ofițerii lui Herkimer îl acuzau pe acesta de lașitate și chiar de complot cu englezii, căci fratele generalului Herkimer lupta în tabăra engleză. Vexat, generalul ordonă plecarea spre fort, dar asediatorii aflaseră de sosirea milițienilor în zonă și au organizat o ambuscadă în mica vale prin care curgea pârâul Oriskany, cam la 11 km de fort. Englezii i-au trimis contra milițienilor numai pe americani: loialiști și indieni aliați.

Dar indienii aliați cu loialiștii față de Anglia (americani care nu doreau independența) nu au avut răbdare ca întreaga coloană a milițienilor să intre în ambuscadă (în valea pârâului) și au deschis focul prematur, astfel că ariergarda s-a putut ascunde în pădure. La prima salvă, calul generalului Herkimer a fost omorât, iar generalul a fost grav rănit la picior. Puțini dintre indienii atacatori aveau puști, luptau cu armele lor tradiționale, arc cu săgeți și „tomahawk” (o toporișcă), iar milițienii nu aveau baionete, așa că s-a încins o luptă foarte sângeroasă. După vreo jumătate de oră, o puternică furtună de vară (era 6 august 1777, aproape de ora prânzului) a întrerupt bătălia, ceea ce a permis milițienilor rămași în viață să se regroupeze într-un loc mai înalt, în afara văii pârâului.

Obeliscul în memoria Bătăliei de la Oriskany a fost ridicat tocmai în acest loc.

Generalul Herkimer a refuzat să fie evacuat de pe câmpul de luptă, s-a sprijinit cu spatele de un fag și așa a

condus bătălia de apărare. El și-a dispus oameni în cerc și i-a organizat în grupe de câte doi oameni: unul trăgea cu pușca, iar celălalt încărca pușca, pentru a nu exista timp morți în care indienii îi atacau pe milițieni cu tomahawkul.

Între timp, s-a auzit și semnalul din fort și coloana ieșită din fortăreața asediată a căzut în spatele celor ce-i asediau pe milițieni. Indienii aliați cu loialiștii s-au retras și milițienii care supraviețuiseră ambuscadei au fost salvați.

Generalului Herkimer i s-a amputat piciorul, dar după zece zile a murit.

S-au mai dus lupte sporadice în jurul fortului, dar, părăsiți de aliații indieni (care speraseră că englezii vor fi „carne de tun”, nu ei!), militarii englezi s-au retras la 21 august în Canada, de unde veniseră.



Lângă fort, o biserică romano-catolică – „Sf. Petre” (St. Peter).

Muzeul bătăliei și al... portavionului!

La vreo 6 km de obelisc se află Muzeul Oriskany. Este o clădire modestă, fără etaj, cu două coloane la intrare, cum era moda în era colonială.

Deși despre Bătălia de la Oriskany se spune că a fost cea mai sângeroasă din Războiul de Independență, fiind și una dintre foarte puținele lupte date fără englezi, numai între americani (albi și indieni în ambele tabere), în mod paradoxal, acest mic muzeu acordă respectivei ciocniri armate mai puțin spațiu decât... portavionului „Oriskany”, numit astfel în cinstea respectivei bătălii!

Marina Militară Americană (*US Navy*) a avut, înainte de portavion, două nave, de alt tip, cu acest nume. Portavionul „Oriskany” a fost operațional în perioada 1950-1976,

participând la războaiele din Coreea și din Vietnam. După casarea lui, a fost transferat statului federal Florida, pentru a fi utilizat ca recif artificial pe care să se dezvolte viața marină (floră și faună) și la care să se facă scufundări de agrement. În anul 2006, portavionul a fost scufundat la 39 km de coasta Floridei, în Golful Mexic, într-un loc unde adâncimea apei este de 64 m. Nava s-a așezat pe fund în poziția normală a unui vas care plutește, puntea de decolare a avioanelor fiind la 41 m adâncime, iar vârful turnului de control la 21 m adâncime, spre deliciul scufundătorilor.

În curtea din spate a muzeului, se află o ancoră a portavionului și un avion „Skyhawk” (Șoimul) tip A – 4 E, care s-a aflat pe această navă (pe fuselajul său este inscripționat numele portavionului „Oriskany”).

VI.

ÎN ORAȘUL LUI BILL GATES

05 iulie 2009

Am închiriat o altă mașină, pentru a merge, din Rome – NY, la aeroportul din Syracuse (49,98 \$ pentru două zile, începând din 3 iulie, fiindcă pe 4 iulie era închis – Ziua Națională a SUA). Afacere bună, ieftină.

Și din nou cu harta în mână, pe volan, să nu scap ieșirile, schimbările de străzi. La drum nou, stau încordat.

Mașina lăsată în aeroport, la compania *Enterprise*, care încă nu deschisese la 7³⁰ dimineața, iar cheia pusă într-o cutie.



Cu *JetBlue* – companie aeriană mai puțin cunoscută – de la Syracuse la New York (Aeroportul „J. F. Kennedy”) și apoi la Seattle (în ultimul, după aproape șase ore de zbor).

Pe aceeași rută, călătoresc cu John Salerno – inginer de la AFRL – cu nevastă-sa.



Mașina – lăsată la compania *Enterprise*, de la care închiriasem, însă la filiala sa din Aeroportul *Internațional Hancock* din Syracuse, în parcare. Fiindcă nu se deschisese, cheia am pus-o într-o cutie specială.

Când aștept prin aeroporturi sau în avioane, pentru a nu pierde timpul, citesc, scriu jurnalul sau mă gândesc la formule noi în fuziunea informației.

Asta e lumea mea: conferințe, lucrări, cărți. Pe plan sentimental, sunt ratat... Fără familie, fără copiii mei...

Să nu zic că n-am fost și-n Seattle!



De la aeroport, cu autobuzul până la *Hotel Renaissance*, unde sunt cazat la etajul 14! În total, hotelul are 22 de etaje.

Clădiri îngrămădite, solide, înalte. Oamenii trăiesc aglomerati, ca furnicile.

Străzi în pantă (ca-n San Francisco).

Am pornit-o vagabond prin centrul oraşului. Boem. Pe malul estuarului *Puget Sound*, prin market-ul de legume-fructe (Piaţa *Pike* – numită şi sufletul Seattle-ului).

Mai fac o pauză de la computer, de la citit, de la studiu... M-am săturat, dracu'! Îmbătrânesc şi am rămas tot copil naiv – doar cu nasu-n cărţi şi articole (după cum îmi făcea morală Tanti Victoria, sora cea mică a mamei).



Stau într-un bar din Seattle şi scriu (*Von's Grand City Café*). Îmi omor timpul...

06 iulie 2009

Cazat într-un hotel luxos, care lux nu ştiu cât îmi foloseşte! De pildă, am două telefoane în cameră – ce să fac cu două? Dorm singur într-un pat de 2-3 persoane. Primesc *USA Today* gratuit, zilnic. Am zeci de prosoape – dar nu folosesc niciunul (ca să nu iau vreo boală de piele – îl am pe-al meu de acasă), dar n-am legătură la Internet (trebuie să plătesc cu cartea de credit), n-am micul dejun gratuit (ca la hotelurile mijlocii)...

Citesc ştiri politice în ziarul local – *The Seattle Times*, deşi îmi propusesem mai demult să mă las de politică, fiindcă am avut numai necazuri din cauza asta.

07 iulie 2009

Cu autobuzul 24 (biletul 2 \$), ajung din centru la *Space Needle* (Acul Spaţial). Este numit așa, fiindcă turnul se prelungeşte ca un ac; 16 \$ intrarea.

Ne ducem cu liftul, care are viteza de 10 mile/oră, până la platformă, unde-i un restaurant ce se roteşte încet în jurul turnului (aşa ceva mai văzusem în Ville de Québec, din Canada, în 2007). Înălţimea turnului: 52 de picioare (~ 158 m).

Vânt puternic dinspre lacuri (vest).

Panoramă *spectaculoasă* la 360°. Restaurantul *Sky City* (Orașul din cer) face o rotație completă în 44 de minute.



Un parc de distracții, cu muzicanți, lângă turn.



Tot în Centrul Seattle se află și două muzee (15 \$ intrarea, pentru ambele).

Muzeul de Science Fiction

Cum în Seattle, o zi din trei plouă, îmi luam umbrela cu mine tot timpul. Dar, la intrarea în muzeu, nu mi-au dat voie și am lăsat-o la casă (nu aveau garderobă).

O întrebare pe care mi-am pus-o și eu: dacă istoria ar fi fost altfel? Dacă, de exemplu, Hitler câștiga Războiul Mondial? Limba germană ar fi fost, probabil, prima limbă a globului și s-ar fi format un Imperiu German. Au fost și păreri că viața ar fi manipulată de extratereștri. Unii autori au inclus evenimente speculative (Mary Shelley, Edgar Alan Poe, Jules Vernes, H.G. Wells, Edgar Rice Burroughs).

Literatura de Science Fiction s-a împărțit în perioadele următoare:

- 1926-1937 – Perioada tradițională;
- 1938-1946 – Vârsta de Aur;
- 1947-1951 – Stăpânii Universului (prin scrierile unora ca: Robert Heinlein, Isaac Asimov, Ray Bradbury, Arthur C. Clarke);
- 1952-1960 – Științele Ușoare (fantastic în biologie, psihologie, sociologie);
- 1961-1976 – Noul Val;
- 1977-1984 – Ficțiune Științifică Globală (de exemplu, filmul „Star Wars” (Războiul stelelor);
- 1985-1991 – Revoluția Cibernetică;
- 1992 - prezent – din nou Ad Astra (Spre astre).



Cuvântul *robot* provine din limba cehă: *robota* = muncă forțată, folosit de Karel Čapek în piesa de teatru: „R.U.R.”, din 1921.



Twiki este numele unui robot din serialul TV „Buck Rogers în secolul 25”. Alte ecranizări celebre: *Planeta interzisă* și *Pierdut în spațiu* (ultimul a rulat în România, l-am vizionat; îmi aduc aminte scene).



Humanoizi mecanici, sau roboții contra umanității – subiecte abordate. Mutațiile.

Asimov a enunțat cele trei legi ale roboților:

- 1 – roboții nu trebuie să vătămeze oameni;
- 2 – roboții trebuie să asculte ordinele oamenilor, dar fără a fi în conflict cu Legea 1;
- 3 – roboții trebuie să-și protejeze existența, dar fără să intre în contradicție cu Legile 1 și 2.



În prezent, nanotehnologia preocupă mintea scriitorilor SF. Au apărut deja computere de mărimea unui grăunte de nisip, dar și roboți de mărimea unei molecule, care pot fi utilizați pentru intervenții medicale.

În 1959, fizicianul american R. Feynman (care a fost profesor și în Brazilia) ar fi prevăzut dezvoltarea nanotehnologiei.

Preocupați de literatura SF nanotehnologică: Neal Stephenson, Kathleen Ann Goonan.



Aldous Huxley, în romanul său *Brave New World* (*Curajoasa lume nouă*), din 1932, imaginează o populație formată din copii concepuți și crescuți în incubatoare. În 1978, un astfel de copil s-a născut în realitate.



Mary Shelley a inventat personajul Frankenstein, monstru ce-și ucide creatorul!

Hall of Fame: tabel electronic cu fotografii și biografii de scriitori și cineaști SF.



Star Trek a devenit astăzi un serial SF foarte popular.



Muzeul de muzică

La intrare, un stand cu o jachetă neagră cu sclipici și o mănușă ale lui Michael Jackson (1958-2009), tocmai decedat. Rege al muzicii POP, dar acuzat și de molestare de copii. A cântat de la vârsta de 6 ani, în formația *Jackson 5* (cu frații săi).

Și-a făcut zeci de operații estetice, din negru s-a făcut alb. Albumele sale au fost cele mai bine vândute.

A avut și trei copii de la două neveste, dar se crede că nu este el tatăl lor biologic.

Muzeul este, însă, dedicat lui *Jimmy Hendrix* – Johnny Allen Hendrix (1942-1970), pe care-l auzisem din România. Cu stil înflăcărat, îmbrăcat extravagant și cântând jazz, folk, blues, rock'n'roll.

S-a născut în Seattle. S-a înrolat în armată. A murit în urma unei supradoze de somnifere.

Într-unul din spectacole, a spart chitara pe scenă (ca parte din interpretare).



O *sculptură* formată din 700 de instrumente muzicale (predominând chitarele), de Trimpin.



În Muzeul Muzicii – Seattle



Nume de formații și soliști vocali, printate pe un perete. *Heavy-Metal*-ul și *Hard-Rock*-ul mă încântaseră și pe mine. Bob Dylan. În tinerețea mea: *Pink Floyd*, *ABBA* (suedează), *Boney M.* Dar și cultură POP(ulară) prin proiectul *sunet și viziune*: artiștii povestesc întâmplările lor prin care s-au înregistrat istorii orale, muzicale. Există un laborator sonor și un lab(orator) demo(nstrativ), unde se poate înregistra oricine.



Colecție de afișe tipărite în stil tradițional (precum Johannes Guttenberg în 1454), nu digital. Considerate artă efemeră, dar reflectând viața cotidiană americană, aceste reclame sunt tipărite de *Hatch Show Print* din Nashville.

Tehnici de imprimare: presă de tipar înalt, *offset*, serigraf (cu sită de mătase) și digital.

Seara, mi-am petrecut-o cu francezii, québec-ezii și doi australieni, la un restaurant.



Arnaud Martin îmi spune că el este *caodaist*. *Caodaismul* este religia tuturor religiilor! Religie a mișcării *Cao Dai*, fondată de Ngô Van Chieu (1878-1926), care sincretizează budismul, confucianismul și creștinismul. O *unire* a trei mari gândiri religioase.

07 iulie 2009

Turul orașului Seattle cu *Ride the Ducks* (Plimbare cu rățuștele). Cu o mașină-amfibie (din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, condusă de un șofer – căpitan, al cărui nume (de scenă) este Rob R. Ducky (în traducere liberă, Rățoiul Robert), certificat din partea garnizoanei de coastă.

– *Have some fun!* (Distracție plăcută!)

Muzică veselă, antrenantă.

Seattle este orașul marilor companii *Microsoft* (de computere) și *Boeing* (de avioane). 1 % din bugetul citadin este folosit pentru proiecte de artă publică.



„Rățușca”, mașina-amfibie

Ni se arată sculptura unei „păduri de bambus” înfiptă în ciment, iar în fața Muzeului de Artă se află „sculptura” unui... pom de aluminiu (cu multe crengi).



Muzeul de Știință și Tehnologie.

Hotelul *Edge Water*, unde au stat membrii celebrei formații *Beatles* – John Lennon, Paul McCartney, Ringo Starr și George Harrison – la un concert dat în Seattle. Cordoane de polițiști atunci, să-i păzească.

Acvariul.

Compania de telefoane *QWest* care, din cauza apariției celularelor, este în descreștere. O doamnă, lucrând acolo, îmi

povestea că, din cauza recesiunii, sunt presiuni tot mai mari asupra lucrătorilor, să se pensioneze devreme (fără a fi înlocuiți de noi angajați), iar cei rămași să lucreze mai mult (făcând și munca acelor care părăsesc locul).

– Nu-ți zic să pleci, dar te-narcă până nu mai poți să duci și pleci singur...



Stadioanele de fotbal american (un fel de rugby) și de baseball (un fel de oină românească).



Piața Pionierilor (în engleză, *Pioneer Square* – desigur, nu este vorba despre „purători ai cravatelor roșii”, cum am fost și eu în anii socialismului, ci despre deschizătorii de drumuri în regiunile neexplorate) – un triumf perfect. Este vechiul oraș conservat. Cu plimbări subterane... și Muzeul Istoric „Goana după aur” [ca-n filmele lui Charlie Chaplin (1889-1977)].

Cinerama.



Mașina-amfibie intră normal cu roțile în apa Lacului Washington, apoi începe să plutească și să se miște ca o barcă. Pare ciudat!

Pe malul drept – o rafinărie pentru benzină, veche și scoasă din uz, a fost transformată în... obiect de artă (precum clădirea Centrului „Georges Pompidou” din Paris, foarte controversată)!

Totul este artă!

Zărim Podul „George Washington”.



Îndrăgitul actor de karate Bruce Lee, născut în Hong Kong, a locuit în zona aceasta.

Pe lac, sunt și *case plutitoare*. La început, existau vreo 2.000, dar primăria a redus numărul lor la 500.



Recepția conferinței care are loc la *Muzeul Zborului*. Avioane din cel de-Al Doilea Război Mondial (peste 85). Cercetători, inventatori. Găsesc și numele unui german din România: Hermann Julius Oberth (1894-1989), fizician născut la Sibiu (pe vremea aceea, în Imperiul Austro-Ungar). A lucrat în Germania (unde a și decedat) și în SUA, contribuind la propulsia rachetelor cu mai multe trepte.



M-a impresionat cariera științifică a dr. Wernher von Braun (1912-1977), a cărui activitate creatoare în domeniul rachetelor a început de la 17 ani, când era în liceu. Lucrează pentru naziști, în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, iar Germania devine cea mai dezvoltată țară în domeniul spațial.

Când trupele aliate cuceresc Germania, acestea încep vânatoarea oamenilor de știință germani. Sovieticii iau o parte din ei, americanii – alta. Dr. von Braun și fratele său, Magnus, se predau americanilor.



După conflagrația mondială, americanii și sovieticii, marii câștigători, devin principalele puteri spațiale (ale căror proiecte sunt dezvoltate de cercetătorii nemți!), astfel că în perioada Războiului din Coreea (1950-1953), ambele puteri (sovietică și americană) au constatat că avioanele lor de luptă erau... asemănătoare!



Simulatoare de zbor, în care fac și eu pe pilotul. Un simulator de aselenizare... iată-mă și pe Lună (dar virtual, în *cyberspace*, cumva).

Mă pozez, împreună cu Nicolas Duclos-Hindie – cercetător din Québec, în cabina (*cockpit*) avionului de spionaj *Pasărea Neagră* (*Blackbird*), care atinge viteza Mach 3 (de trei

ori mai mare decât viteza sunetului), după numele fizicianului austriac Ernst Mach (1838-1916).



Un avion *Concorde*, construit de francezi și englezi, însă scos din funcțiune din cauza zgomotului mare ce-l producea și a unui accident, ce servea ca *Air Force One* (aeronavă în care călătorea președintele SUA).



Autorul în Blackbird



Sunt explorate noile frontiere aerospațiale. Pentru viitor, se vorbește de un război în (pentru) spațiul cosmic. Pe lângă SUA și Rusia, noi puteri cosmice se ivesc la orizont: China, Uniunea Europeană, Japonia.

Am intrat și eu înăuntrul unei stații internaționale (satelit artificial): un cilindru mare, lung, în care-mi imaginam cum pluteau astronautii în starea de imponderabilitate.



La început, au fost trimise în cosmos animale, pentru experiment. Sovieticii – o cățea (Laika, în 1957), iar americanii – un cimpanzeu (Ham, în 1961).



Dr. Carl Sagan (1934-1996), talentat prezentator TV despre cosmos.



Un vehicul lunar.
Ce roți avea, parcă duble!
Un modul *Apollo*.



Aselenizarea din 20 iulie 1969 (am văzut-o la televizor, în țară, terminasem clasa a opta): Neil Armstrong (*Un pas mic pentru om, un pas mare pentru omenire*), iar Edwin E. Aldrin jr. în capsulă.



Misiuni spațiale sovietice: *Sputnik* (a lansat primul satelit artificial al Pământului), *Soyuz*, *Vostok*.

Misiuni spațiale americane: *Apollo*, *Voyager*, *Pioneer*.



Diverse tipuri de avioane:

- *Boeing 747 (Jumbo Jet)* – am lucrat și eu ca inginer la *Honeywell*, între anii 1990-1995, la software-ul de bordul lui *Boeing 737* și *777*, dar și pentru *Airbus A320* și *A340* (construite de europeni)

- *Lockheed F-104 C* (există și o mare companie *Lockheed Martin* – cea mai mare firmă de produse și servicii militare din Lume, cel mai mare furnizor al armatei SUA);

- *Cessna CG-2* (rusesc);

- *Douglas*; *McDonnell*; *Canadair*; *Grumman*; *McAllister*; *Aeronca*; *Northop*; *Mikoyan-Gurevich* etc.

Dar și avioane din Primul Război Mondial: *Caproni, Fokker, Sopwith, Albatros, Aviatik, Nieuport, Pfalz* etc.



Premergătoare zborului:

- planor *Lilienthal*, 1893;
- planor *Chanute-Herring*, 1896;
- planoare *Wright*, 1902 și 1903;

(Din păcate, pe ai noștri – Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă – nu i-am văzut citați.)

- bicicletă cu aripi (zburătoare).



Explorarea altor planete:

- *Viking III* pentru debarcarea pe Marte;
- vehicul lunar *Boeing*.



Mă pierdusem prin muzeu scriind și notând, în timp ce dr. Pierre Valin – și-a luat doctoratul în fizică, la Harvard – mă aștepta cu rucsacul meu, grăbit, să nu pierdem autobuzul de întoarcere la *Grand Hyatt Seattle Hotel*, unde se desfășura conferința.



Am neglijat tocmai prezentările la Fuziunea din 2009.

Luni, de la 12³⁰ la 15³⁰ – *Dezvoltări și aplicații ale Teoriei DSm în Fuziunea Informației*, cu Jean Dezert, iar miercuri, de la 13¹⁰ la 14⁵⁰, s-a desfășurat sesiunea dedicată *Teoriei Dezert-Smarandache*, în care eu am prezentat, în *PowerPoint*, articolul *Etichete rafinate pentru fuziunea calitativă a informației în sistemul de decizii* (co-autori J. Dezert și X. Li), în care dezvoltam un model de etichete înzestrat cu două structuri algebrice: una de corp și alta de algebră liniară. Marți și miercuri, am asistat la un juriu care dezbătea fuziunea de nivele 2-4 (*Panel Discussion*) – eu făcusem cercetări de fuziune la nivel 1 (mai mult matematic).



John Salerno împreună cu Ivan Kadar, Moises Sudit, Alan Steinberg, Jean Roy, Gary Toth, au dezbătut despre amenințare și impact (în luptă). A doua zi, au „combătut” John Salerno (de la AFRL, unde lucrez eu opt săptămâni ca profesor-cercetător), Garz Toth, Mitch Kokar, Marty Liggins, Gerald Powell, Mica Endsley, Avi Pfeffer și Craig Knoblock.



*Conferința Internațională despre Fuziunea Informației –
Seattle, 2009*

Este vorba de analiza automată a câmpului de luptă (în războaie) a țintelor:

- apărare/atac cibernetice;
- studierea vulnerabilității – proprii, dar și inamice;
- analiza unor scenarii alternative;
- detectarea și urmărirea mișcărilor inamice;

- modelizarea matematică;
 - definirea riscului și a toleranței sale;
 - validarea datelor primite;
 - clarificarea ambiguităților;
 - evaluarea critică a evenimentelor;
 - reducerea nesiguranței;
 - folosirea rețelei de senzori;
 - utilizarea modelului de referință Salerno;
 - dezvoltarea în spirală;
 - clarificarea conceptelor și relațiile dintre ele;
- (comportamentul uman este cel mai greu de prezis!)
- administrarea ipotezelor;
 - nu toate problemele pot fi modelate;
 - folosirea teoriei jocurilor (din matematică);
 - gradul de negativitate pe care inamicul îl poate provoca: *Dacă X face acțiunea aceasta, care va fi consecința?* – Allan Steinberg, 2009;
 - programe care învață singure din datele prelucrate anterior;
 - rețele dinamice reprezentate prin grafuri;
 - modele care se re-adaptează (schimbă) în funcție de dinamica situației;
 - modele de grafuri *random* (bazate pe mulțimi *random*) – *random* = la întâmplare, aleatoriu;
 - optimizarea bazată pe posibilitatea că...;
 - recunoașterea șabloanelor (*pattern*);
 - colectarea informației din multiple surse;
 - modele probabilistice (analistii sunt inundați de informații care devin greu de prelucrat – de pildă, în Londra există 30.000 de camere video pentru a supraveghea și detecta infracțiuni, crime);
 - inventarea de noi limbaje de programare specifice pentru o anumită clasă de aplicații.



Există un nou filtru de urmărire a țintei în luptă, numit PHD (*Probabilistic Hypothesis Density* = densitatea ipotezelor probabilistice), cu niște prezentări interesante, de Ronald Mahler și Roy Steit.



Am întâlnit doi români: Gabriel Terejanu – care-și face un doctorat la SUNY (universitatea publică a statului New York), în Buffalo – și Cristian Mihai Florea – ce lucrează în cercetare la compania *Thales*, din Ville de Québec. Alți doi români figurau în programul conferinței: Ion Matei și Ramona Georgescu, dar nu ne-am văzut, din păcate.



Dr. Arnaud Martin, de la *Université de Brest*, Franța, m-a invitat pentru vara 2010 să lucrez două luni în laboratorul lor și să fac câteva prezentări studenților și cercetătorilor din Brest.



I-am cunoscut pe dr. Adam Kawalec – director la Facultatea de Electronică a Universității Militare de Tehnologie din Varșovia și pe dr. Krzysztof Kulpa, de la Institutul de Sisteme Electronice a Universității de Tehnologie din Varșovia. Ne-am amuzat împreună, spunându-le expresiile poloneze deochiate pe care le învățasem în lagărul turcesc.



Jucându-mă la telecomanda televizorului din camera hotelului *Renaissance*, m-am pomenit comandând un film la video... *Nothing is for free* (nimic nu este gratuit) – mi-a apărut pe ecran... prețul: 15,99 \$ vizionatul (mai mult decât costul unei videocasete cumpărate!).



Banchetul, l-am petrecut la masă cu dr. Mark Oxley, de la Institutul de Tehnologie din Dayton (Ohio) și Steven Thorsen, de la Academia Militară din Colorado Springs.

Lângă noi stătea fizicianul Klaus Jäger, de la Institutul de Recunoaștere a Pattern-elor din Etlingen (Germania).

Pe lângă băuturi și mâncare avem și dansuri indiene (în costumele lor cu pene), dar... pe muzică modernă. Acest hibrid (primitiv + contemporan) dădea un aspect cum nu mai văzusem, fiindcă ritmurile indiene tradiționale sunt monotone.



La conferință patru persoane s-au îmbolnăvit de gripă (dar nu porcină), iar alta – Tammy Blair – a murit de atac de cord. M-am întors joi, 9 iulie 2009.



De la Syracuse am închiriat o mașină chiar în aeroport ca să ajung în Rome (statul New York). Am ajuns după miezul nopții, dar când îmi luam bagajele am închis mașina cu cheile în contact! Câteva clipe de neatenție m-au costat 61,00 \$! Dimineața am telefonat companiei *Enterprise – rent-a-car*, iar mașina a fost localizată prin satelit fiindcă avea un sistem GPS (ce indică latitudinea și longitudinea poziției). Sunt cazuri când un vehicul poate fi descuiat direct prin satelit.



La conferința din Seattle, cel mai mult m-a impresionat plenara lui Chris Urmson, de la Universitatea Carnegie Mellon – *Problema urbană*, în care se arăta cu secvențe video proiectul grupului prin care înzestraseră o mașină cu senzori (radar, laser, video, sonar), iar mașina mergea singură pe străzi (fără a fi teleghidată), oprea la intersecții, sesiza alte mașini pentru a evita accidentele, pornea iar singură.

Ca-n filmele științifico-fantastice!

VII.

CASCADA NIAGARA



Pe 18 iulie 2009, am mers la Cascada Niagara (jurnalul meu a devenit acronologic: nu mai am răbdare să păstrez ordinea cronologică, scriu cum îmi vine și cum mi-aduc aminte...).



Am închiriat din nou o mașină pentru două zile (73,98 \$ în total). Excursia m-a înveselit. Automobil nou. Muzică. Autostradă lină. Aer condiționat.

Mi-a scăzut burta și mă simt minunat!



Din nou cu harta și direcțiile lângă mine (tipărite de Maria Scalzo și Dojana Salama – doi colegi de serviciu – din *GoogleMaps*).



Trei ore și jumătate, drumul. Râul Niagara desparte Statele Unite de Canada. Sunt mai multe poduri peste râu. Am trecut pe Podul Curcubeul. Vreo zece rânduri de mașini, una lângă alta, ca furnicile, se deplasau bară lângă bară, încet, să intre în Canada. Vameșii cu întrebările: cât timp vei sta în Canada, te așteaptă cineva, de unde vii etc ...



Plătit parcare (20 \$ până la miezul nopții, dar am stat numai câteva ore). Achitam totul direct, în dolari americani, fără a mai converti în cei canadieni.

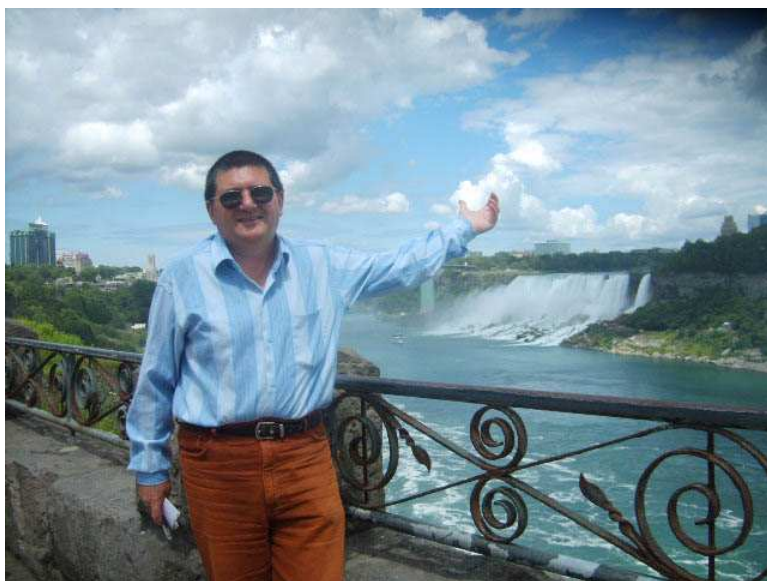
Există două părți: Cascada Potcoava (care are o cădere de 53 m și o lărgime de 792 m) și Cascada Americană (cu o cădere de cca 21 m și o lărgime de 323 m).

Aburi mulți, că nu se văd bine cascadele, și vuiete permanente. Lume berechet, ca la bălci. Auzi toate limbile! Vaporașe cu turiști se apropie înfricoșător de căderile de apă. Cascada e-n partea americană, dar se vede mai bine din partea canadiană. De o parte și de alta a râului Niagara (*Niagara*

Falls, Provincia Ontario, Canada; *Niagara Falls*, statul New York, SUA), există orașele Cascada Niagara.

Mai multe așezări/cătune (Chippawa, Willoughby, Drummondville, Elgin, Clifton, Stamford și o parte din Crowland) s-au unit, formând orașul Niagara de pe malul canadian.

Peste 50.000 tineri, anual, își fac luna de miere aici – tradiție începută din anul 1801.



Autorul la Cascada Niagara



Cea mai mare cascadă din lume este însă Cascada Victoria, din Africa, la granița dintre Zimbabwe și Zambia (are 108 m înălțime).



Există și cazinouri aici, o grădină botanică ...



Primul european sosit în această regiune, a fost preotul francez Louis Hennepin, în anul 1670.



Am urcat în *Turnul Skylon*, similar cu cel din Seattle. Prețul 11,77 \$. Înălțimea: 158 m. Viteza liftului 3,3 m/s. Se vede panorama cascadei.

Debitul ajunge la $5720 \text{ m}^3/\text{s}$; câtă energie!



Am trecut în partea americană. Parcare închisă (10 \$).

Stropii cascadei, văzută din spate, ne udă. Apă pietroasă și învolburată.



Trec pe Insula Verde, numită așa în 1898, în onoarea lui Andrew H. Green (*green* = verde). Înainte, se numise Insula de Scăldat. Mulți turiști, și în zona Statelor Unite.



Spre seară, m-am întors la Buffalo, oraș universitar cu clădiri vechi. Sâmbăta, la ora 6⁰⁰ seara, niciun om pe stradă, pustiu... doar mașini... Parcă ai fi pe o planetă „populată” numai de obiecte! Am mâncat la un restaurant. Spre miezul nopții, m-am întors la Rome (NY).



– Florine, umbli lunatic prin lume! Am făcut bășici la ambele tălpi, de-atâta mers pe jos (mai mult din dorința de a slăbi). Le-am și spart pe câteva, tăindu-le cu foarfeca.

Acum, mă ustură când merg și cam șchiopățez.



Dr. Shanchiel Yang, de la *Rochester Institute of Technology*, statul New York (la două ore de AFRL, unde sunt eu în prezent) mă invitase să fac o prezentare despre TDSm la ei, dar timpul e prea scurt (peste trei zile, plec înapoi în New Mexico).

VIII.

ALASKA

04 august 2009

Spre Alaska.

– Pe tine te interesează numai matematica ta. Nu vezi viața! m-acuză Lilia (nevastă-mea).



Albuquerque – Salt Lake City – Portland – Anchorage: este ruta aeriană către Alaska.



În aeroportul din Portland, muzică jazz, de Shoenhorn, în terminalul C – un pianist într-un colț amenajat ca un parc cu bambuși.



Este prima oară când zbor cu *Alaska Airlines*.



Ne cazăm la hotelul *Anchorage Downtown*, pe Avenue colț cu strada K., 90 \$ + taxa pe noapte.



Lângă Casa Amundsen (explorator de origine norvegiană, 1872-1928, care a cucerit Polul Sud, în 1911).



Avem frigider, *microwave* (cuptor cu microunde), televizor, duș și WC în cameră.



Mai fac o pauză de la scris și citit.



Apa aici e curată. Bem direct de la chiuvetă. În Arizona și New Mexico, am cumpărat apă întotdeauna.

Luăm o gură de Alaska. Dai un ban, dar știi că... nu-l mai ai!

06 august 2009

Există numai o autostradă (nr. 1) sau *Autostrada Seward*.

Seara, la ora 9⁰⁰, soare sus pe cer, lucind, de parcă ar fi fost ziua, la 4-5 după masă.



Masaj tradițional chinezesc. 20 minute la spate + 20 minute la tălpi (total, 46 \$). Organele umane sunt reprezentate în tălpile picioarelor. Boala unui organ se manifestă prin pete (reflecții) în tălpi. Prin masaje (frecări) ale tălpilor, se relaxează organele (Tui Na).

La început, picioarele sunt spălate în apă caldă, cu ierburi medicinale. Se îmbunătățește și circulația sângelui, hipertensiunea, diabetul, scade stresul.

Se folosește unsoare. Dilatează vasele de sânge. Scade autointoxicația.

Acupresură = dirijarea energiei ce curge prin corpul nostru, prin stimularea punctelor de-a lungul liniilor mediane.



În Hotelul „Căpitanul Cook”, un tablou despre moartea exploratorului britanic, cunoscut sub numele de Căpitanul Cook, în Golful Kealakekua, din Hawaii, la 14 februarie 1779.

El a explorat Noua Zeelandă (între 1768-1771), a descoperit insulele Hawaii (denumite de el *Sandwich*, în cinstea sponsorului expediției sale) în 1778 și a navigat în Oceanul Antarctic între 1772-1775.



Guvernatoarea Alaskăi, Sarah Palin, fostă candidată la vicepreședinția Statelor Unite împreună cu senatorul de Arizona, John McCain (candidat la președinția S.U.A., în 2008), și-a dat demisia (probabil din cauza publicității negative la adresa ei referitoare la incultura politică).

Răsfoiesc cotidianul local *Anchorage Daily News*.



Facem o cură de aer nordic (rece, curat) și de pește.



Îmi place structura orașului.

De la est la vest, străzile au numere, iar de la nord la sud, au litere. Te orientezi ușor și reperezi ușor o adresă după intersecție (colț de stradă). De exemplu, hotelul nostru este la 8K, adică la intersecția dintre bulevardul 8 și strada K.



Port și umbrela în buzunarul de la jachetă. Și aparatul de fotografiat, digital. Și portofelul. Și harta Anchorage-ului.



Temperatura: 14-18 °C. Cerul deseori înnorat. Aerul acesta rece de dimineață, te face să uiți de tot stresul, să te înviiorezi și să te binedispu.



Toată viața învățăm. Și niciodată nu știm totul.



Alaska este locul în care n-aș vrea să trăiesc pe viitor (e prea frig și întuneric pentru mine).



Să nu-i văd și să nu-i aud pe nici un coleg de la Universitate... nu le deschid e-mail-urile... sunt în vacanță.

Mi-s dragi ca sarea-n ochi (mai ales cei din administrație)!



Opt luni pe an e iarnă, iar ziua se scurtează la 3-4 ore de lumină. Încălzirea radiatorului mașinii în lunile geroase, ia 15-20 de minute. Tot atunci se schimbă și cauciucurile mașinilor (pentru zăpadă).

Locuitorii s-au obișnuit să conducă vehiculele pe gheață. Perioada mai dificilă este trecerea de la condusul de vară la condusul de iarnă, când șoferii mai uită regulile de adaptare la alunecș.



Am cules informații despre excursii, de la Centrul Vizitatorului.

Sâmbăta și duminica se ține un bâlci în Anchorage, unde oamenii își desfac mărfurile. Lilia voia și ea să vândă căciuli și ciorapi de lână împlețiți de ea, însă îi trebuia aprobare de la primărie, iar taxa era scumpă (100 \$).



8 \$ intrarea, de persoană, la *Muzeul din Anchorage*.



La Muzeul din Anchorage – Alaska

Documentare despre exploratorii europeni ai nordului în secolele XVII-XIX. Picturi de oameni și peisaje înghețate, de John Webel (1750-1794).

Fotografii cu viața în nord: schiuri, câini, ghețari.

Hockey în Fairbanks.

Baie de aburi sub pământ (ca un bordei). Casele construite în pământ, sunt mai călduroase.

În 1960, s-a inventat mașinuța de zăpadă (*snowmobile*) – un fel de sanie cu motor.

Eschimoșii îmbrăcați în piei de animale, încălțați tot cu piei.

Pește. Conducta de petrol (noua bogăție alaskană).

Al Doilea Război Mondial a ajuns și prin Alaska.



Prin *Mall* (complex comercial) găsim un magazin rusesc (*Style of Russia* = Stilul Rusiei), cu obiecte rusești (păpuși *Matrioșka*, porțelanuri, căciuli de iarnă cu urechi). Vânzătorul, care vorbește și rusește, ne spune că știe vreo 30 de români locuind în Anchorage (deoarece vin la bisericile ortodoxe). Mai adaugă că: greșeala țarului Alexandru al II-lea (1855-1881), care, prin ambasadorul său în America, baronul de Stoekl, vinde Alaska Statelor Unite pentru suma de 7.200.000 \$, în 1867.

Secretarul de Stat în SUA era ministrul de externe, William Seward.



Permisul pe zi la autobuze este 4 \$ de persoană.

Te poți plimba cât vrei. La Grădina Zoologică, intrarea costă 12 \$.

– „Ursulică polar”!

– Ce ursulică?! Nu vezi că e ditamai ursoiul sau ursache polar?!

Pielea ursului polar este neagră, doar părul e alb.

Sârmă electrică la gardul renilor.

Râșii sunt un fel de pisici mari.

Vedem mulți zimbri (ca pe vremea lui Ștefan cel Mare!). Am înghețat de frig în toiul verii (cu scurtele pe noi)!

Veverițe libere prin parc.

Animale arctice și subacvatice. Capre albe, sălbatice – cum pot să se cațere pe stânci!

Urșii vin din păduri (și-au pierdut din habitat) și scormonesc în lăzile de gunoi ale locuitorilor. Urșii arctici sunt cafenii, iar cei polari – albi.

Cerbi cu coarne rupte. Leoparzi în cuști îngrădite cu plase deasupra (să nu sară). Căprioare de tundră și taiga.



La Muzeul din Anchorage

Faguri de albine. 80 % din polenizarea fructelor, vegetalelor, e făcută de albine.

Cămile bactriane, cu două cocoașe, care trăiesc în zone foarte reci. Cresc mari și cu păr lung (eu credeam că găsim cămile numai în deșert).

Bufniță boreală! Yak.



Alaska e cel mai întins stat american, dar populația foarte redusă – de numai 650.000 locuitori, din care vreo 45 % trăiesc numai în Anchorage (cel mai mare oraș).

În 1959, Alaska a devenit stat (în confederația SUA).



Cutremurul din 1964 a provocat 100 de morți, iar străzile 4 și 5 din Anchorage au fost distruse. A avut magnitudinea de 9,1 pe scara Richter și a durat 4,5 minute.

Petrolul constituie 25 % din bogăția naturală a statului.



Marinarii care stau mult pe apă, se-mbolnăvesc de lipsă de vitamina C.



Pe lângă noi, ca un șarpe galben, uruie trenul local „Alaska”.



Trenul „Alaska”



Între 1896-1915 a avut loc „goana după aur”. Oamenii înnebuniți să găsească aur și să se-mbogățească rapid, emigrau în Alaska. Aur n-au găsit, mulți au murit înzăpeziți ori de frig, sau mâncați de animale.

S-au îmbogățit însă cei care au deschis *business*-uri (hoteluri, restaurante etc.) pentru căutătorii de aur!



Un teren de brazi uscați, din cauză că la cutremur a căzut o falie de pământ, iar pânza de apă dulce a fost inundată de apă sărată și, deci, brazii au murit.

Umezeală. Păduri mari, umbroase pe munți, cu vârfurile în nori. Zăpadă pe culmi, la înălțime de 1.300 m.

Trecem printr-un tunel lung de 2,5 mile, construit în 1950 pentru necesități militare (la *Portage Creek*). Este cel mai lung din America de Nord.

Tunelul (denumit Anderson) a rezistat cutremurului. Într-un capăt al tunelului e ploaie, iar în celălalt e soare. E și cale ferată înăuntru.

Viteza permisă – 25 mile pe oră.



În fine, ne imbarcăm pe un vapor turistic în lacul glaciilor Prince William. Merge cu 45 mile pe oră, iar adâncimea apei este între 100-370 m. Parcurgem 135 mile.

Există cca. 100.000 de ghețari în Alaska, dintre care 600 au nume. Ghețarii pierd din masa lor prin topire și n-o mai recuperează iarna (din cauza încălzirii planetei).

Întrucât șapca mea cea nouă, „Alaska”, îmi tot zbura de pe cap din cauza curentului, mi-am pus căciulița.

Insule cu foci și albatroși.

Urși bruni „rușinoși” (care se-ascund de zgomotul vaporului).

Vulturi care mănâncă mortăciuni și fură hrana altor păsări (din cauza asta, unii au spus că vulturul n-ar mai trebui să fie simbolul Americii).

Trecem printre fiorduri.

Ghețari care se întind de pe munte până în apă. Lutrii de mare (*Enhydra*) care culeg scoici și le sparg cu o piatră, luându-le carnea.

Mici bucăți de gheață plutind pe apă.

Ghețarul șerpuitor.

Ghețarul cataractă.



Ghețari în Alaska

Ia uitate cum plâng ghețarii... (se topesc)!

Gheața e albastruie, zăpada e albă. O senzație că te-ai apropia de Polul Nord când simți aerul rece și-n față vezi palate de gheață.

Vaporul oprește la 30 m de ghețar. Ne-nghesuim la poze. Imagini de poveste ca-n *Fram, ursul polar*, de Cezar Petrescu – poveste pentru copii.

Ghețarii de pe vremuri precolumbiene; au bule de aer înăuntru, de atunci. Au fost șapte cicluri de schimbare a vremii pe planetă.

Se simte că vasul merge printre ghețuri: se zguduie ușor, ca o mașină care calcă pe pietre. Are motor Diesel de 6.200 CP, propulsat cu reacție (jet).



Peisaj din Alaska

Stânci pline de păsări, una lângă alta, ca-n filmul lui Hitchcock.

Am îmbrăcat două cămăși, una peste alta (e frig pe apă), fiindcă nu mai aveam maiou curat.

Un râu cu sumedenie de pescari. Soarele strălucește ca un briliant printre copacii înalți.

08 august 2009

În bâlci (*market*) gustăm produse exotice: sirop de mesteacăn (negru, dulce ca mierea), dulceață de trandafiri sălbatici, salam de cerb.

Dar și gogoșile rusești *piroshki* (umplute cu brânză sau carne de vacă), cum mai mâncam prin Chișinău.



Un film despre mirabila auroră boreală. 8,75 \$ intrarea.

Imagini cosmice, ca de pe altă lume. Parcă ți-e frică și amețești (scriu pe-ntunerice în carnețel, nu văd deloc).

Fotograful Dave Parkhurst a stat (înghețând) ierni întregi pentru a prinde asemenea imagini.

În septembrie, sunt șanse de-a o vedea natural, dar nu e sigur.

Mai multă artă decât știință, mi se pare mie.

În holul cinema-ului *Sydney Lawrence Theatre* (denumit în onoarea unui pictor peisagist alaskan, 1865-1940), o expoziție foto, tot cu aurora boreală.



Formația cubaneză „Tropical” (!) dă un spectacol gratuit în Parcul Peratrovich (la intersecția străzilor 4+E din Anchorage), între 1-3 după masă.

Un cântec vechi, *Guantanamera*, de când eram eu copil.

Apoi formația de dansuri native, LGG.

Hobi ei! = Ura! (în limba nativă *shemagi*)

Monotone și aceste dansuri, precum cele Navajo din Regiunea Celor Patru Colțuri.



Două totemuri sculptate de Lee Wallace și Edwin Dewitt (în 1977) pe străzile 4 + I.

09 august 2009

Un documentar de 40 de minute despre „Alaska, Marele Stat”, pe ecran semicircular (cu vedere la 180°) la *Experience Theatre*. Parcă suntem în avion! Amețim! Liliei îi vine să vomite...

Filmări din elicopter, avion, tren, barcă. Peliculă de 70 mm. Alaska e cel mai întins stat din SUA și are 18.000 de insule. În 1957 s-a construit conducta de petrol. Petrolul constituie ¼ din venitul statului.

Ți-e frică să te uiți, parcă din avion, peste munți stâncoși de 6.000 m înălțime, ghețari, tundre mlăștinoase.

Turme de cerbi cu coarne rămuroase, de parcă le-au crescut copaci în cap!

Păsări care migrează câte 10.000 de mile până-n China sau Hawaii.



Centrul de Moștenire Nativ din Alaska, la 15 minute cu autobuzul de Anchorage. Există 11 culturi băștinașe alaskane, vorbind 21 de limbi diferite. Acestea sunt organizate în 5 grupuri:

- a) *Athabaskan*;
- b) *Yup'ik* și *Cup'ik*;
- c) *Inupiaq* și *Yupik* din Insula St Lawrence;
- d) *Unangax* și *Alutiiq* (*Suqpiaq*);
- e) *Eyak*, *Tlingit*, *Haida* și *Tsimshian*.

Intrarea – 24,95 \$ de persoană. Militarii au reducere.

În jurul lacului Tiulana sunt case construite în stilul fiecărui grup: fie la suprafață, fie semisubterane (ca bordeiele). Cu intrări mici (ca să nu intre animalele) sau cu o ieșire de refugiu (în cazul că-i atacă ursul). Trăiau ca șoarecii în pământ, greu...

Societăți matrimoniale.

Talking Circle = locul de discutat (unde șefii, înțelepții dezbăteau problemele comunității). La fel ca la indienii din Zona Celor Patru Colțuri: *Navajo*, *Apache*, *Zuni*.



Un documentar despre viața în cel mai izolat sat din Alaska: *Ume*, unde nu se poate ajunge decât cu avionul (nu au drumuri sau cale ferată): *Living Dena'ina*.

Râurile sunt folosite ca autostrăzi când sunt dezghețate, pentru bărci, iar iarna – când sunt înghețate, pentru sănii. Problema e primăvara și toamna când râurile sunt semi-înghețate/dezghețate.

Alaskanii nativi sunt mongoloizi la figură. Se zice că ar fi emigrat din Asia, trecând fără să-și dea seama peste Marea Bering, înghețată.

Spre cercul arctic, clima devine extrem de aspră. Trei luni nu se vede soarele (întuneric mereu, că nu știi dacă e unu noaptea sau unu ziua) și reciproc: trei luni numai luminează (soarele e continuu pe cer).

Perioada de întuneric e cea mai dificilă din punct de vedere psihic... (mulți suferă de depresii nervoase din această cauză). De aceea, în acest timp există sindicate, activități culturale, artistice, jocuri, socializări.



Urmărim dansuri *Yup'ik* și *Cup'ik*. Mă asurzesc cu bătutul în tobe (stau în sală pe primul rând pentru a face poze). Cântecul lor au o monotonie prelungită, asemănătoare cu cele ale indienilor din zona New Mexico, Arizona, Colorado, Utah.



Un povestitor local ne descrie viața nativilor, lupta cu natura, metode de supraviețuire.

Profesori de la Universitatea din Fairbanks (în centrul Alaskăi) au construit o bază de date cu limbile și dialectele alaskane, precum și dicționare automate (puse pe web, care

traduc în și din engleză) și un alfabet de transcriere a acestor limbi pentru conservare, deoarece numărul vorbitorilor este în scădere, iar unele dialecte chiar au dispărut. De exemplu, numai în grupul *Athabaskan* există 11 dialecte, păstrate în 55 de sate athabaskane.



Dansuri tradiționale din Alaska



Pe o scenă, doi adolescenți ne prezintă jocuri fizice, practicate în perioada de întuneric, pentru întărirea mușchilor: un fel de lupte cu mâinile, ori sărituri cu scopul de a lovi cu labele picioarelor o minge agățată de o sfoară (jocuri sportive în loc închis, spațiu mic).



Există trei mari categorii de nativi americani: indieni, eschimoși și aleutini (locuitori din insulele Aleutine).



La fabrica de cuțite *Ulu*, cuțite specifice Alaskăi, inventate de indigeni acum 5000 de ani. Fabrica se vede prin geam.



Autorul, la fabrica de cuțite Ulu – Alaska



Portul Anchorage are cea mai mare marea din lume.

10 august 2009

Pe Pârâul Ambarcațiunii (*Ship Creek*), asistăm la pescuitul de somon.

La maturitate, somonii se întorc la locul unde s-au născut, pentru a-și depune icrele – femelele și lapții – masculii, după care mor. O femelă depune circa 8.000 de icre, din care supraviețuiesc numai 20 %.

Râulețul curge din Parcul *Chugach*, până în Portul Anchorage.

Dacă peștii nu erau prinși în gură, li se dădea drumul înapoi în apă.



Filmul *Cutremurul*, de 15 minute, în care platforma cinematografului se zguduie cu noi! *Wow!* 114 oameni au murit în Alaska, în 1964, la ora 5³⁶ după masă.



Concurs cu câini de sănii în Wild Berry Park. Spectacol și întrecere de sănii trase de câini alaskani sau siberieni (cu ochi albaștri); pe pietriș, însă, nu pe zăpadă.



Concurs de sănii cu tracțiune canină

Un câine aleargă 150 de mile pe zi și consumă în jur de 12.000-14.000 calorii. Ni se arată cum îi dresază. Câinii din

spate trag cel mai puternic, iar cei din față înțeleg direcțiile (stânga-dreapta).

16 câini (putere!) trag o mașină în fața noastră (nu 16 cai-putere).

Unul dintre câini, numit *Shasta*, un siberian negru cu ochi albaștri, a jucat în filmul *Snow Budies* (Prietenii de zăpadă), deci este un câine actor.



Anchorage arăta în 1915 ca un oraș de corturi pe malul apei *Ship Creek* – corturi ale constructorilor unei căi ferate.



În Anchorage (spre deosebire de celelalte state americane), nu se percep taxe pentru a atrage business-uri și investitori (altfel, cine să trăiască în gerul și negura de aici?!).



Ce de flori în Anchorage, ca-n Hawaii, parcă! Printre ronduri, văd și verze mari.

11 august 2009

Vizităm *Imaginarium* în Anchorage, pentru micii oameni de știință (copii).

Broaște albe!

Anemonele și caracatițele au schelet invizibil (schelet de... apă).

Soarele emite plasmă (vânt solar). 99 % din materia vizibilă e plasmă (pe Pământ, însă, plasma e rară). Întâlnind câmp magnetic, plasma formează auroră boreală. Soarele are pete. Temperatura lui este de 2.000.000 °F. Soarele va dăinui „încă” 10 miliarde de ani (fuziunea sa nucleară).

Există și stele binare (se învârtesc una în jurul alteia). Anul 2009 este declarat Anul Internațional al Astronomiei, deoarece acum 400 de ani (în 1609), Galileo Galilei a descoperit telescopul.

Despre meteorii Perseid (ce radiază din constelația Perseus și sunt vizibili anual cam pe 12 august).



Am încercat să închiriez o mașină pentru a merge la Seward. Costa 111 \$ pe zi, dar nu aveau.

12 august 2009

Plecat cu trenul spre orașelul Seward. 119 \$. De la ora 6.45 până la 11.05 dimineața.

Trenul, cu două niveluri, circulă numai patru luni, între 15 mai-14 septembrie (în restul anului, e prea frig).

Nu mersesem niciodată cu trenul în Statele Unite; de 20 de ani, de când sunt aici!

Un verde întunecat, umed afară. Ghețarie.

Cuiburi de vulturi în pomi uscați.

Vreo cinci tuneluri prin care trecem.

Un sătuc – *Mouse Pass* (Trecătoarea Șoarecelui) – unde oprește trenul (Cine naiba trăiește și prin pustiurile astea reci, că eu n-aș rezista!).

Mulți stâlpi de telegraf, dar fără fire electrice (instalați între 1901-1905).

Lacuri glaciare cu apa alb-albăstruie (de la gheața topită). Vara, aici umbli cu fular la gât! La Seward ne-ar fi trebuit și mânuși!

Intrăm prin magazine, chiar lângă gară. Mai există influență rusească: bomboane, ciocolate rusești, păpuși *Matrioshka*.

O galerie de artă folclorică.



Vizităm *Sea Life* (viața mării). Marea Bering (după numele navigatorului și exploratorului danez, aflat în slujba Rusiei, Vitus Bering (1680-1740), aflată în NV Oceanului Pacific, se schimbă foarte repede din cauza încălzirii vremii, a

supra-pescuitului și a poluării. Marea Bering este un ecosistem cu 450 de specii de pești, 25 de specii de mamifere marine, mii de nevertebrate (amibe, corali, plancton, crabi, meduze, arici de mare) și milioane de păsări marine.

Putem asculta urlate de animale (foci, balene, rațe sălbatice din nord etc.).

Panouri cu întrebări și răspunsuri (instructive).

Indieni care trăiesc în zona Mării Bering, în SUA:

- *Aleutini*;
- *Alutiiq/Sugpiaq*;
- *Yup'ik Central*;
- *Inupiaq*;

în Rusia:

- *Zup'ik Siberian*;
- *Chuckchi*;
- *Koryak*;
- *Itelmen*.

Ei au aceleași obiceiuri și limbi, chiar dacă locuiesc în țări diferite.

Pescuitul este o industrie de miliarde de dolari.

Scade numărul de foci și de păsări marine, dar crește numărul de meduze (în special *Chrysaora melanaster*), fiind influențat lanțul biologic.

Somonul devine mai mic.

Numărul balenelor nordice se reface.

Forma fizică a animalelor se schimbă. Habitatul animalelor se reduce.

Două râuri importante există în această zonă: *Yukon* (în Alaska) și *Anadyr* (în Rusia).

Algele formează păduri subacvatice.



O prezentare în *PowerPoint* despre un tanc de petrol de la compania *Exxon Valdez*, care s-a spart la 24 martie 1989, în

Lacul *Prince William* și din care s-au scurs 11 milioane de galoane de petrol în apă, producând moartea a 250.000 de păsări, 300 de foci de țarm și 22 de balene.

10.000 de lucrători au trebuit să curețe petrolul vărsat.

Alte curiozități:

- pești cu spini sau un pește urât, care stă în tuburi, ajungând până la 12 m lungime (ca un șarpe!);

- „gură strâmbă gigantic” (*Cryptacanthodes giganteus*).

În împărăția apelor, meduzele amintesc de niște balerine.



Pescuitul ca sport (întrecere).

Ce bine e când intri de-afară, la căldurică, în câte-un magazin!



Încrustări în coarne de cerbi și reni.



Muzeul din Seward.

John E. Ballaine (1868-1941) a fondat orașul *Seward*, numindu-l așa în onoarea lui William H. Seward (1801-1872), secretarul de stat american ce a contribuit la cumpărarea Alaskăi de la ruși.



Unii lucrează vara în Alaska, iarna pleacă spre ținuturi mai calde (*snowbirds* = păsări de zăpadă; mai pe românește: păsări călătoare!).



Artă eschimosă: unelte, blănuri, jachete. Scheme de vapoare cu aburi. Poze ale primilor locuitori.

Steagul Alaskăi a fost conceput de Benny Benson.

Vaporul *Phoenix*, construit de ruși în Alaska.

Vitus Bering și Alexei Chiritov au explorat coasta Alaskăi în 1741 (în serviciul Rusiei).



Peisaj din Alaska

Alex. Baranov (1774-1819) a fost, între 1791-1818, manager general al companiei de blănuri Shelikov.

Căpitanul V.M. Golovin a denumit marea „Bering” în 1882 (după Vitus Bering).



Am un frig în mineee... de parcă mi l-a băgat cineva cu o pompă!

Mă plimb cu Lilia pe malul apei, prin orașul Seward. Multe bărci cu motor japonez *Yamaha*.

Vara, populația este de 10.000 locuitori; iarna, însă, ajunge la doar 2.500!

Filme gratuite în Clădirea Federală din Anchorage despre istoria, cultura și frumusețile naturale ale Alaskăi.

Teritoriul este locuit de-acum 13.000 de ani.

Jimmy Carter, președintele american dintre 1976-1980, a semnat un act de conservare a naturii. Pe măsură ce ghețarii se topesc, terenul devine mai accesibil. Oamenii parcă-s tot aplecați, din cauza vânătorii și a iernii (a viscolului).

Ce liniște, ce frumusețe după furtună! „Dacă ascultăm pământul, știm ce să facem” (T. T. Williams).



Despre construirea căii ferate în 1923, când președinte era Warren Harding (1921-1923).

500 de mile de cale ferată.



Cel mai înalt parc natural din Alaska este *Denali*.



Aurora boreală mai este numită și „luminile nordului”, iar râurile de gheață dau un farmec aparte.

Aceasta-i Alaska!

IX.

YELLOWSTONE

14 octombrie 2009

Am închiriat o mașină aproape nouă, COBA, albă, din 2007, de la Compania *Enterprise*, 215,76 \$ timp de patru zile, chiar în Gallup, de lângă aeroport. Benzina intră tot în costul meu. Ce lin merge, fără zgomot la motor... parcă alunecă pe asfalt, ca sania pe zăpadă!



Autorul, șofer

★

Peste 2.000 de mile (3.200 km!) am condus în totalitate – dus-întors – eu (Lilia, soția mea, a fost la volan doar câteva zeci de mile, când a și agățat-o poliția – prin statul Idaho).

★

M-am înarmat cu harta și direcțiile tipărite de pe Internet, ca și documentarele despre acest parc, devenit rezervație națională.

Mergeam pe autostrăzile NM-602, NM-264, US-491, I-70, US-50 W, US-6W, I-15 N, US-20, trecând prin statele New Mexico, Colorado, Utah, Idaho, Wyoming, iar apoi și prin Montana.



Galbenul toamnei în copaci. Norii albi și cerul albastru. Soare luminos. Ce peisaje de stânci sărite din pământ! Și movilițe fără vegetație...



Autorul în Yellowstone



Am pus benzină în Cortez (Colorado).



Conifere... Ce culori aprinse! *Niciodată toamna nu fu mai frumoasă* – zis-a poetul (T. Arghezi)...



Fermecată de natură și mută de admirație, Lilia făcu 900 de poze din goana mașinii... Nouă sute! Când pregătea aparatul de fotografiat sau filma, încetineam și mențineam viteza constantă...

Am înnoptat la un *Super 8 Motel* în Salt Lake City (57,55 \$ camera pentru două persoane).

Utah e statul mormonilor și dimineața am fost să vizităm Piața Templului.

Religia mormonă a fost înființată de Joseph Smith (1805-1844) în anul 1830, când a publicat *The Book of Mormons* (Cartea mormonilor). El, însă, a murit lîșat de populație pentru că a introdus poligamia.

Succesorul său, Brigham Young (1801-1877), ca președinte al Bisericii lui Iisus Hristos a Sfinților din Ultimele Zile și primul guvernator al teritoriului Utah, pune temelia orașului Salt Lake City în anul 1847.



În Piața Templului, a cărei suprafață cuprinde 35 de pogoane, am intrat în Casa Stup (*Beehive House*), construită în 1854 – fostă reședință a lui Brigham Young.

Mormonii au dat un avânt economic însemnat statului Utah, după ce-au renunțat la autonomia tehnocrată și la poligamie.

În *Tabernaclu* (loc de adunare religioasă), o orgă electronică.



Statuia lui Hyrum Smith, patriarh, martor la Cartea mormonilor.

Au și cor și o orchestră a mormonilor.



Poligamia se practică și-n prezent, dar bărbatul e căsătorit legal numai cu o femeie, celelalte sunt concubine cu el, în aceeași casă.



Există aici și o bibliotecă genealogică (privind descendenții de familie), cea mai mare din lume (de acest tip).



Salt Lake City a găzduit Olimpiada de Iarnă din 2002.

Am continuat drumul spre Yellowstone.

Norii se lăsaseră atât de jos pe munți, de parcă picase cerul pe pământ!



Ajunși, după prânz, la West Yellowstone, în Montana: intrarea vestică în parcul național.

Deja e frig și umiditate.

Ne-am cazat la hotelul *Yellowstone Country Inn.*, unde am plătit 64,90 \$ pentru o noapte.



25 \$ pe mașină, atât costă intrarea în Parcul Național Yellowstone; despre acesta, arheologii spun că ar sta pe un super-vulcan, care, dacă ar izbucni, ar distruge un continent întreg.

Timp de o săptămână, avem drept de intrare/ieșire în și din parc.



În seara de 15 octombrie, ne-am aventurat în Yellowstone.

Pinii – uscați, dezgoliți la tulpini ca niște bețe de chibrituri.

Un zimbru mergea chiar pe marginea drumului, fără să se sinchisească de mașinile ce treceau pe lângă el.

Căprioare. Cerbi.

Ne îndreptăm spre punctul numit *Old Faithful* (Bătrânul Credincios).

Terenuri întinse, cu brazi căzuți la pământ

Gheizere (*geysers*) zvâcnind din adânc.

Miros de sulf, aburi. Sulf alb, roșiatic. Apă fiartă. Mâl bolborosind.

Ce gălăgie! Ca la o butelie de aragaz. Ai impresia că explodează. Erupția gheizerului de la *Old Faithful* durează câteva secunde și e așteptată de un pâlț de oameni. În trecut, gheizerul erupea la intervale regulate. Acum, periodicitatea aceasta s-a dereglat.



Zimbru pe marginea drumului, în Yellowstone

Există și gheizere care se sting.

Râul Yellowstone (Stânca galbenă) trece prin parc. Există și un lac cu același nume – Yellowstone.

Peste 300 de gheizere, 290 de cascade. 320 de specii de păsări, 16 specii de pești, 2 specii de urși, 67 de specii de mamifere.

1.100 de specii de plante native, 200 de specii de plante exotice și peste 400 de specii de termofile (plante ce trăiesc în ape fierbinți).

Aici trăiește și lupul cenușiu.

În timpul iernii și la începutul primăverii, parcul este inaccesibil, din cauza zăpezii.

Parcul se-ntinde în lung și-n lat, peste 100 de mile (160 de km).

16 octombrie 2009

Dimineața, am luat toate bagajele de la hotel și am mers în parc.

Aburi care ies direct din pământ (e frig și ne-am îmbrăcat în paltoane și căciuli groase).

Brumă. Ceață.

Iată și nisip negru (ca pe o plajă vulcanică din Insula Mare din Hawaii). Facem și urcări pe poteci scurte (*hiking*).

Și multe, multe fotografii. Cardul de pe aparatul digital al Liliei s-a umplut din cauza numeroaselor filmări video și acum îl folosește pe-al meu.

Izvoare clocotite, care se-ntărită, se-nvolburează, se înalță din pământ – la numai câțiva centimetri de apa rece ca gheața, a râului care curge alături liniștit și nepăsător.

Parcă ar fi o zonă de război după atac, când iese fum de peste tot, din nisip, din mâl... doar că nu vezi morții și materialele distruse.

Trăiesc bacterii și-n aceste zone vitrege, ținuturi-limită pentru viață (la fel cum, în mod opus, trăiesc microorganisme la polul înghețat, adaptate condițiilor extreme).

Maluri de piatră la gheizere (s-au format) și o baltă ca un abis care duce în fundul pământului.

Când erupe, se-aude *uuuu, uuuu...* parcă-i infernul.

Mai degrabă interesant, decât frumos, la Yellowstone.

De la *Old Faithful* spre *West Tomb* (Mormântul Vestic).
Cascadă în trepte. Apare zăpada pe munți. Lacuri
înghețate. Teren accidentat.



Gheizere în iarbă verzuie. Parcă ar fi var aprins, ghips.
Pârâiașe calde erup chiar în apa rece a lacului (se văd ca
niște găurele... unde concentrice de apă). Apoi, crater în crater.
Coioti. Veverițe.



Autorul în parcul Yellowstone

O turmă de bizoni pe marginea lacului. Turiștii și-au
oprit mașinile și privesc, fotografiază, filmează. Bizonii stau
nemișcați, tolăniți în iarbă.

La *Podul Pescarilor*. Construit în 1902, reconstruit în
1937. Peste râul Yellowstone

Pescuitul de pe pod, înainte – afluit de amatori, s-a închis în 1973.

Oprim deseori mașina în zone de picnic ori de priveriști.

Din punctul *Panorama Artistului*, o cascadă de 33 m înălțime.



Cascadă în Yellowstone

La *Gheizerul Norris*: zăpadă în jurul bălții clocotite! Paradoxism natural.

Mammoth Hot Springs (Izvoarele Fierbinți ale Mamutului) în nordul parcului.

Gheizere care s-au stins și a rămas doar calcarul.

Microorganisme care trăiesc în apă la temperatură foarte ridicată, creând carpete de culori. Spirulina este o astfel de termofilă.

În orașelul *Fort Yellowstone*: turme de căprioare pe străzi, pe lângă clădiri, pasc netulburate – atracția turiștilor.



Primii albi în regiunea *Yellowstone* au fost cei din vestita expediție a lui Lewis și Clark din 1804-1806 – Lewis Meriwether (1774-1809) și William Clark (1770-1838) – exploratori americani; iar în 1908, un vânător și meșteșugar în lemn, John Colter, întors din această expediție, a trecut chiar prin ceea ce, în prezent, este Parcul Național Yellowstone.

Cei care mai exploraseră zona, mai ales pentru comerțul cu blănuri de animale, erau de la munte, specialiști în punerea de capcane pentru a prinde animale, dar „iliterati” – deci, n-au lăsat informații, cu excepția unuia, Osborn Russell, care știa să scrie și să citească și a lăsat un jurnal.

Comerțul cu blănuri s-a terminat prin 1840.

Între 1850-1870, a fost perioada mineritului în regiune. După terminarea goanei după aur, o expediție în Yellowstone a fost organizată în 1869 de către D. E. Folsom, W. Peterson și C. W. Cook, care a durat 36 de zile. Au urmat și alte expediții.

Parcul Național Yellowstone se întinde în statul Wyoming în partea de NV, cu mici porțiuni și în statele Idaho și Montana.

Are în jur de un milion de hectare, fiind situat la o înălțime între 1.600-3.400 m.

Geologii (Francis R. Boyd, Bob Christiansen) au descoperit că Yellowstone s-a format din lave vulcanice izbucnite acum 2,1 milioane de ani, 1,3 milioane de ani, respectiv 0,65 milioane de ani. Rocile poroase, întărite de cenușă – numite tuf vulcanic – demonstrează acest lucru.

Exploziile au format căldări vulcanice. Într-un documentar TV pe canalul *Discovery*, specialiștii afirmă că nu e o chestiune „dacă”, ci „când” va izbucni supervulcanul din Yellowstone – deoarece acesta *lucrează* în cicluri.

Curios că, asupra ecosistemului din Yellowstone acționează și ghețari, precum *Ghețarul Teton* (la numai 4,5 mile (~7,2 km) depărtare sau cei de lângă Muntele Moran. Peste 10.000 de ape termale în Yellowstone, gheizere (3 %), bălți cu aburi, mâl bolborosind, infiltrații calde, izvoare șuierătoare și fumegânde.

Doar 6 gheizere erup până la o înălțime de 30 m, în vreme ce majoritatea erup doar până la 3 m.



Peisaj în Yellowstone

Crusta planetei este mai subțire la Yellowstone (de cca. 64 km), în timp ce sub alte locuri este de 144 km. Deci, magma fierbinte din interior este mai aproape de suprafață.



Cutremurul din 17 august 1959 a intensificat activitatea gheizerelor.



Ursul negru și ursul brun trăiesc aici. Capre de munte (migrate aici). Râsul. Un ecosistem bogat.



Două drumuri în parc erau închise: între joncțiunile *Madison-Norris* și între *Canyon Tower-Roosevelt* din cauza vremii. Am traversat seara tot parcul, de la nord la sud și am continuat până la orașul *Jackson*, în estul statului *Wyoming*. 74,20 \$ pe noapte la Hotelul *Ranch Inn*.

17 octombrie 2009

Din *Jackson*, se văd munții cu capete de zăpadă, parcă pudrați cu zahăr.



Munți în Yellowstone

Multe culori: gălbui, roșiatic, verzui, maroniu – panorame deosebite.

Următorul popas la *Super 8 Motel*, în orașelul *Moab* (de la numele unui trib indian), statul *Utah*: 142 \$ pe noapte!

Seara: lumini pe strada principală. Intrăm la un restaurant italian.

18 octombrie 2009

În Parcul Arcelor din Moab. 10 \$ intrarea, de mașină. Se descărcaseră bateriile la aparatele de fotografiat și a trebuit să ne întoarcem să cumpărăm altele.

Monumentul Național al Arcelor a fost declarat de președintele american Hoover, în 1929, iar președintele Nixon l-a transformat în Parc Național în 1971.



„Arcul Fragil” din Parcul Național al Arcelor, Utah

Primul drum pavat în Parcul Arcelor a fost construit în 1958. Parcă-s imagini nepământene.

Stânci înalte din gresie (piatră de nisip), ca o armată de statui. Sculpturi naturale (erodate). Seamănă cu niște castele ruinate.

O veveriță cu coada-n sus... parcă e un șoricel.

Noi arce continuă să se formeze, iar altele se surpă (de la vânt, apă, gheață, temperaturi extreme, sare subterană). Au fost catalogate peste 2.000 de arce.

Triburile de indieni *Puebloan*, *Fremont* și *Ute* au locuit în zona arcelor.

Spre sfârșitul secolului al XIX-lea, un veteran alb, rănit în războiul civil – John Wesley Wolfe și fiul său Fred și-au construit o cabană și au trăit aici peste 20 de ani, ducând o viață primitivă.



La întoarcerea în New Mexico, ne-am abătut și pe la *Four Corners* (Cele Patru Colțuri), unde este o piatră care marchează hotarul între patru state: Arizona, Utah, Colorado și New Mexico.



Duminică seara, eram înapoi în *Gallup*, după un drum lung, lung, lung.

X.

UN OLTEAN LA PARIS

14 noiembrie 2009

În drum spre Franța, la conferința COGIS (*Cognitive Systems with Interactive Sensors*).

Albuquerque – Washington – Paris.

În primul zbor, m-am mutat lângă dr. Athanasios Chantis, cercetător în materie condensată (fizica stărilor solide), la *Los Alamos National Laboratory* (100 mile de la *Albuquerque*). Dânsul este o sumă de paradoxuri: grec după tată, rus după mamă, s-a născut în Uzbekistan, dar a trăit în Grecia. Îl auzisem vorbind rusește la telefon cu soția lui (ucraineancă).



Autorul, în avion, spre Paris

Athanasios călătorea în Danemarca, la *Aarhus* (al doilea oraș danez ca mărime, după *Copenhagen*), invitat și sponsorizat de Universitatea de-acolo să conferențieze despre cercetările sale (s-a specializat în semiconductoare).

Mă rezemasem cu capul de spătarul scaunului din față, obosit, dar el a venit și m-a mișcat: „Hai în spate, că sunt locuri libere, să discutăm!”. Îi dădusem cartea mea de vizită.

Am discutat (am scris pe șervețele!) chestiuni generale de fizică, filosofia științei. Amabil, deschis, modest – o plăcere să conversăm. Atât de prinși în schimbarea de idei/părerii... încât au trecut cele trei ore de zbor fără să ne dăm seama:

- trecerea de la micro la macro nu e clară;
- cartea lui dr. Bohm despre mecanica cuantică (vezi și *Efectul Aharonov-Bohm*) – felul cum Bohm a interpretat mecanica cuantică și faptul că era comunist, i-au adus pierderea slujbei (într-o țară considerată *democrată!*);
- i-am spus cum e ridiculizată Ipoteza Smarandache (că nu există viteză limită în Univers);
- despre teoria universurilor paralele, aplicată în mecanica cuantică (diferită de interpretarea grupului de la Copenhaga – Niels Bohr);
- Principiul lui Heisenberg:

$$\Delta x \cdot \Delta p \geq \hbar$$

(incertitudinea poziției unei particule înmulțită cu incertitudinea momentului), unde $p = m \cdot v$, iar $\hbar$ este constanta lui Planck.

Dacă această incertitudine ar fi suficient de mare, distincția între obiecte ar fi vagă/neclară (!).

15 noiembrie 2009

La 6²⁰ dimineăta, am ajuns în Paris. Am schimbat în aeroport 300 \$ și am primit 169 € (aproape jumătate!).

Am cumpărat un permis de circulat prin oraș: 49,50 €, pentru 5 zile (pe tren, RER – rețea expres regională, metrou, autobuz).

Pentru hotelul meu – *Stars Paris Arcueil Porte d'Italie*, cobor din tren la stația *Laplace*, după numele savantului francez Pierre Simon Laplace (1749-1827), cu lucrări în matematică, mecanică celestă, electromagnetism (vezi *Legile Laplace*).

Am făcut un duș și am dormit toată ziua (după noaptea trecută, ținut pe-un scaun în avion, stăteam ca stridiile).

Seara, m-am plimbat vreo două ore prin suburbia capitalei, *Areveil*. Toamnă, cu grămezi de frunze galbene căzute la pământ. Case vechi, înghesuite. Până în cartierul evreiesc (*Villejuif*), apoi mă întorc la hotel.



În avion, anunțuri privind gripa H_1N_1 . În aeroport, afișe în franceză și engleză (există zvonuri că-i propagandă globală sau că vor să bage frica-n oameni, sau că vor să vaccineze populația pentru a infecta lumea).



Televiziunea franceză. Înțeleg destul de bine, n-am uitat limba, deși-s mai confortabil acum în engleză (după 20 de ani...). au și-un canal porno, văd XXL – după 10^{30} noaptea.

Apoi, filme americane subtitrate în franceză. Hollywood-ul domină lumea.

16 noiembrie 2009

Mi-am luat cu mine dicționarul francez-român / român-francez al Gheorghinei Haneș, dar e greu și-l car în rucsac...

Pentru că noul meu aparat de fotografiat *Kodak (Easy Share M341)* de 12,2 megapixeli, tocmai cumpărat de la *Walmart* acum o săptămână (împreună cu baterie și încărcător, care m-au costat aproape 200 \$), nu merge – bateria s-a descărcat, deși n-am folosit aparatul, iar încărcătorul nu poate fi folosit la prizele electrice franceze. Mi-am cumpărat rapid un *QuickSnap Fujifilm* de 7 €, cu 27 de poziții, care se

aruncă după ce-l folosești (dar nu e digital – va trebui, așadar, să scanez pozele).



Autorul, lângă Turnul Eiffel

Asist toată ziua la Secțiunea de Funcții a Conferinței COGIS.



La prânz, oferit de organizatori, stau la masă cu italienii (Alfonso Farina, cercetător în Roma, la Compania SILEX, care m-a inclus într-un proiect – denumit SYBILLA – ce l-am propus mai mulți comisiei Uniunii Europene, și prof. dr. Francesco Firelli, de la Universitatea „La Sapienza” din Roma).

Un profesor universitar italian, cu vechime, ajunge la 4.500 € salariu lunar (mai mult decât mine în America, fiindcă dolarul e slab în prezent), dar plătește taxe 43 % (în vreme ce eu am reținere între 25-30 %).

Eu mai glumesc pronunțând cuvinte sau expresii în italiană, cu jovialitate.

– Câte limbi vorbești, Florentin? mă întreabă Alfonso.

– Mai bine, întreabă-mă câte limbi nu vorbesc!

Am băut cu italienii două sticle de vin roșu, franțuzesc.



Am prezentat articolul: *O clasă de reguli condiționale DSm*, scris când lucram la Forțele Aeriene Americane în cercetare (împreună cu Mark Alford, îndrumătorul meu de acolo). Este vorba despre un mod de probabilitate condițională subiectivă (nebayesiană). În program, mi-au tipărit un abstract greșit.



Seara, cu Pierre Emmanuel Doré, doctorand al lui Martin Arnaud, de la Universitatea din Brest. Se ocupă, în teza sa de doctorat, de extinderea de la nivelul discret la cel continuu, al funcțiilor de încredere/predicție (*belief function*), care sunt folosite și în TDSm (Teoria Dezert-Smarandache).

Beau două beri numite „1664” (franceze) și discutăm... știință. Dacă mai sorb încă o bere... încep să cânt! Mă bine-dispun la *PubCafé*, pe *Avenue Kléber*. Plătesc 17 € pentru numai două beri.

- Păi, e prea scump! exclam eu, oltean îndrăzneț.
- Sunteți la Paris, domnule, chiar în Centru!

Am cerut și chitanță – păstrez totul. Am cheltuit pe băutură mai mult decât pe mâncare, fiindcă avem masa de prânz oferită la conferință (din prețul înregistrării: 475 €, care la mine s-a tradus, împreună cu comisionul, în 751 \$ pentru trei zile), iar dimineața îmi ajungea o plăcintuță sau pizza de la *boulangérie* (brutărie, magazin cu produse de panificație).



Autorul și Pierre Emmanuel Doré, într-un local parizian

Acum știu de ce oamenii beau și-i înțeleg: să uite de viața asta mizerabilă și fără sens, manipulată de cei bogați și cu putere. Merg pe la conferințele astea ca să-mi pun creierul la contribuție, să nu lenevească. Să fiu permanent pus în situații de învățare, asimilare și creație.

Dimineața, pe la 8-9 și seara, la 21³⁰, metroul parizian și trenul RER, foarte aglomerate – stăm în picioare, chitiți ca niște chiftele. Multă lume pe străzi... ce bine, ce-mi place!



De la hotel, merg vreo 20 de minute pe jos, până la stația de tren „Laplace”, iau linia (RER) B în direcția Aeroportul „Charles de Gaulle”, iar la stația Denfert-Rochereau, schimb cu metroul pe linia 6, direcția *Étoile* (Steaua lui Charles de Gaulle) până la stația *Kléber*, apoi din nou pe jos vreo 15 minute, pe strada *l'Amiral Hamelin*, până la conferință, nr. 17.

Amiralul Ferdinand Alphonse Hamelin (1796-1864) a fost ministru al Marinei între 1855-1860.

Timp ploios, răcoros (bineînțeles că nu mi-am luat umbrela!), dar mă-nviorează.



Aflu cu tristețe de trecerea în neființă a lui Jean-Pierre Le Cadre, la 1 iulie 2009, profesor și cercetător francez într-ale fuziunii, cu care mă împrietenisem pe la atâtea conferințe unde și petreceam, pe la restaurante, împreună. Doctoranzii săi îl venerază.

Eu glumeam cu el (Jean-Pierre avea trei fete la vârsta de măritat):

– Poate ne-ncuscrim!

El zâmbea.

Fiii mei, „americani”(-zați), să se-nsoare, măcar unul dintre ei, cu o franțuzoaică. Dar n-a fost să fie!

17 noiembrie 2009

Franța e, totuși, țara mea de suflet: prin limbă, cultură, artă, literatură – studiate încă din școală, în România.



Am întâlnit trei români: Mihaela Brut (de la Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, cu o bursă la Toulouse, care a prezentat o lucrare despre metadate folosind limbajul XML), Daniel Racoceanu (director la o companie din

Singapore, căsătorit cu o franțuzoaică, originar din Deva) și Mihai Cristian Florea din Canada. Alte două nume figurau în program: Ana Maria Mânzat și Bogdan Stănciulescu, dar nu au venit.

Când să urc în metrou, mi-am pierdut o mânășă. A doua oară când pierd câte-o singură mânășă, în sezonul acesta și trebuie să-mi cumpăr din nou, altă pereche.



O prezentare interesantă a lui François Chaumette, director de cercetare la Universitatea din *Rennes* (I) la INRIA-IRISA (Institutul Național de Cercetări în Informatică și Automatică – Institutul de Cercetări în Informatică și Sisteme Aleatoare), despre felul cum *văd* roboții.



Seara, la *Muzeul Vinului*, mergând pe jos. *Turnul Eiffel* luminând, strălucind noaptea ca o bijuterie uriașă. Apoi „Trocadero”, de unde cumpăr un turnuleț Eiffel cu baterii, 5 €.

Muzeul Vinului este construit în galeriile carierelor de calcar exploatate în sec. XIII-XVIII pentru construcțiile capitalei. Aceste galerii au fost folosite ca depozite pentru vin de către călugării Mănăstirii *Passy* în secolele XVI-XVII. Revoluția Franceză (1789) a dus la închiderea mănăstirii, în anul 1790, și clădirea acesteia s-a ruinat. În anul 1950, trei dintre pivnițele boltite ale fostei mănăstiri au fost amenajate ca depozite ale Restaurantului „Turnul Eiffel”. În anul 1984, ele au devenit proprietatea Consiliului Paharnicilor din Franța (*Conseil des Échanson de France*), asociație creată în anul 1954 pentru promovarea celor mai bune soiuri franceze de vin, care le-a transformat în muzeu numele complet al instituției este: *Hruba Paharnicilor Franței, Muzeul Vinului*.

Obiecte galo-romane: amfore, oale, sticle, tirbușoane, foarfeci. Scene 3D cu munca viticultorilor.



Hruba Paharnicilor Franței, Muzeul Vinului – Paris

Muzeul este, de fapt, într-o pivniță, unde se află mese de lemn întinse, la care suntem serviți cu șase tipuri de vin francezesc (degustări).

Celebrul scriitor Honoré de Balzac (1799-1850), autorul ciclului *Comedia umană*, a locuit între 1840-1847 în această zonă, pe strada *Basse* (strada Joasă – intitulată astăzi *Raynouard* – scriitor, academician). Se ascundea sub nume fals ca să nu-l afle creditorii săi, iar casa avea pasaje secrete prin care să scape de vizitatorii inoportuni. Cică scria îmbrăcat într-o robă de călugăr, albă.

Și Napoleon adora vinul (soiul *Chambertin*), chiar și pe câmpul de bătaie consuma vin, pe care-l îndoia cu apă; la *Bergerac*, lângă *Bordeaux*, am participat, în 1992, la o sărbătoare a poeziei și a vinului!

Louis Pasteur (1822-1895), la cererea împăratului Napoleon al III-lea, a identificat bacteriile care provoacă maladiile vinului, pentru a ameliora conservarea acestora.

Regele Philippe Auguste, în sec. XIII, prefera vinul alb, produs în *Île de France* (orașul *d'Argenteuil*).

S-au descoperit vase de păstrare a vinului, datate încă din Epoca Bronzului, în bazinul mediteranean (Italia romană, Galia, Grecia, Creta, Egipt, Anatolia).

Sfântul Vincent, care a fost martirizat de romani în anul 304, iar relicvele i-au fost aduse din Spania în sec. VI, este considerat protectorul viilor în *Île de France*.

În religia creștină, vinul reprezintă sângele lui Hristos, proclamat ca atare la consiliul din *Latran*, în 1215.

Prin distilarea de două ori a vinului, s-a produs băutura numită *cognac* (spiritul vinului): care e pur, incolor, de 70° și cu arome.



M-am întors la hotel după miezul nopții. Plecasem grăbit, fiindcă metroul și trenul RER circulă până la unu noaptea. Am avut noroc și-am apucat ultimul tren RER din *Burg-la-Reine*, la ora 00¹⁸.



I-am spus lui Éloi Bossé c-aș vrea să mă mut în Franța, să lucrez la un laborator de cercetare (și să predau) în fuziunea senzorilor.

– Oh! exclamă Éloi, venirea ta în Franța ar fi o problemă pentru securitatea acestei țări (!).

Colegii de la masă au izbucnit în râs. Éloi tot cu glumele și calambururile în limba franceză. La o conferință de fuziune, organizată la București de NATO, el a exclamat: *J'ai bu-caresse!* (joc de cuvinte sexy: *j'ai bu* = eu am băut; *caresse* = mângâiere – dar totodată *Bucarest* = București).

18 noiembrie 2009

Deși mai vizitasem de două ori Parisul (în 1992 și 2002), nu urcasem niciodată în simbolul (mascota) orașului: Turnul Eiffel. 13 € cu ascensorul până-n vârf. Am coborât la etajul 2, unde se schimbă liftul. Se văd Sena, clădirile frumoase. Mi-era o frică până sus, dar acolo totul e îngrădit.

Încep să devin bătrân pentru lumea asta. Turiști de tot felul. Parisul are 26.000.000 vizitatori pe an.



Turul capitalei cu autobuzul (*les cars rouges*), 24 €. Poți coborî oriunde ca să vizitezi și apoi urci în următorul autobuz (timp de două zile). Un frig, sus, pe terasa autobuzului, de-mi înghețaseră mâinile! Două ore durează turul, dacă stai continuu.

Școala militară.

Hotelul Invalizilor (din sec. XVII).

Domul Invalizilor.

Muzeul Rodin (contemporanul lui Brâncuși).

Bulevardul Invalizilor.

Sediul companiei aeriene *Air France*.

Podul *Alexandre III* (peste Sena).



Autorul, în Paris

Place de la Concorde.

Muzeul *Louvre* (l-am vizitat înainte).

Orașul parcă e tot numai dantele (așa arată clădirile, cu multe înflorituri – stil baroc gotic).

Opresc la Catedrala *Notre-Dame*; intrarea gratuită. Pun și eu o lumânare (2 €), dar la Muzeul Trezoreriei, din Catedrală, plătesc 3 €, ca să văd minunile lumii.

Cerșetori la intrarea în catedrală (m-am întrebat dacă nu cumva sunt țigani din România).

Mi-e foame și cumpăr un *sandwich* de 3,80 € (cu salam, brânză și puține vegetale).

Continuu turul Capitalei.

Hotel de Ville (Primăria).

Palatul Justiției.

Cartierul Latin (unde se află celebra Universitate Sorbona, absolvită în sec. XIX-XX de către mulți tineri

aristocrați români, care au contribuit apoi la modernizarea României).

Înghesuială de mașini pe străzi (ce greu e de condus!).

Hotelul Monedelor.

Institut de France.

Buchiniștii de pe malul Senei.

Muzeul Orsay.

Café de la Paix.

Opera din Paris (frecventată de Napoleon al III-lea – împărat între 1852-1870).

Théâtre de Guignol (teatrul de păpuși).



Autorul, pe terasa de la etajul al doilea al Turnului Eiffel

Celebrul și luminosul bulevard *Champs-Élysées*, cu pomi înalți și drapele agățate prin crengi, lume pe trotuare.

Arcul de Triumf (conceput de Napoleon, care n-a mai apucat să-l vadă, fiindcă a murit în exil, pe Insula Sf. Elena, în anul 1821).

Curios că englezii și americanii îl prezintă pe Napoleon alături de Hitler, ca un răufăcător, în vreme ce francezii îl venerează ca pe un mare erou și făuritor de imperiu (desigur, fiecare interpretare după interesul său – *istoria e curva politiciii* (!); cine a spus această butadă ?).

Place du Trocadero.

Turnul Montparnasse.



Prin tunelul metroului, un afiș mare cu filmul lui Michael Moore (pe care va trebui să-l vizionez și eu, când mă întorc în State): *Capitalism: A Love Story*, ce va rula în Paris începând din 25 noiembrie, anul acesta. Îmi place Michael Moore: el apără clasa de mijloc și pe cea de jos. A scos și curajosul documentar: *Fahrenheit 9/11*.

19 noiembrie 2009

În drum spre Aeroportul „Charles de Gaulle”, schimb trenul RER în dreptul stadionului de fotbal „Saint Denis”, unde naționala Franței a remizat, 1-1, cu naționala Irlandei, cu un gol marcat de William Gallas după ce Thierry Henry atinsese balonul cu mâna (*mâna lui Dumnezeu*, cum ar fi zis Maradona). În tur, fusese 1-0 pentru francezi. Și Franța se califică, după baraj, la Campionatul Mondial din Africa de Sud (în 2010).



Pe drum, am luat să citesc o revistă gratuită – „Dossier” (Dosar) din stația de metrou/tren.

XI.

ÎN MAREA CARAIBILOR

Decembrie 2009

Înainte plecării în afara Statelor Unite, trebuie să anunț la bancă, cu câteva zile înainte, pentru a lua bancnote curate (nejerpelite, nemâzgălite, neșterse, nescrise, neșifonate, nerupte) – altfel risc să nu-mi fie acceptate în străinătate.

Bineînțeles, și o carte de credit (*VISA*, ori *MasterCard*).
Caut să-mi las toate problemele rezolvate:

- două articole de fizică împreună cu Vic (Christianto), convertite în LATEX pentru „Progress in Physics” – unul despre idei privind Hadronul, altul extinzând ecuațiile lui Maxwell în spațiul bicuaternionic;
- plățirea cărților de credit (dacă întârzie, mă penalizează);
- raportarea gradelor (mediilor semestriale) ale studenților;
- pus benzină la mașină, să mă țină dus-întors, până la aeroport, în Albuquerque;
- scanarea și expedierea (lui Jean) foilor pe care am investigat decon condiționarea regulilor de fuziune PCRS, dar și idei referitoare la greutatea (importanța) surselor de informații (în robotică) și cum să le combini;
- terminarea articolului despre unificarea algoritmilor de filtrare în fuziune, plus folosirea logicii neutrosofice în segmentarea și procesarea imaginilor (tot în fuziune), sub îndrumarea lui Mark Alford – tot în cadrul unei burse (*grant*) date de Forțele Aeriene;
- bagajul excursiei – pe care îl las din nou pe ultima sută de metri – etc.

Înainte de plecare, telefonasem la Bălcești, mamei:

- Mă duc în Marea Caraibilor.
- Dar ce mai cauți și pe-acolo? Cheltui banii degeaba!
- Păi... pentru ce trăiesc!?

17 decembrie 2009

Sculați la 1³⁰, noaptea.

Vreo două ore pân' la aeroport, în Albuquerque, cu mașina prin imperiul întinericului.

Parcă am nisip în ochi și cearcăne adânci. Trafic rar pe autostradă, mai mult camioane lungi. Ating 95 MPH (mile pe oră – 150 km/h), mult peste limita permisă.

Aseară n-am putut să adorm... Noapte bună, în avion, acum, de dimineață, spre Dallas.

Apoi spre *Montego Bay* în Jamaica – 3 h și 35 min.



Mi-am luat 10 schimburi de haine, să-mi ajungă pentru 21 de zile. Câte 2 zile pentru fiecare schimb. În apartament a trebuit să lăsăm temperatura la 55 °F (~ 13 °C) ca să nu se spargă conductele de apă la frig. La întoarcere, curentul electric m-a costat 128 \$!



La *Montego Bay*, al doilea oraș ca mărime din Jamaica, 32 °C! Iar noi, cu căciuli și scurte cu cojoace (eu îmi luasem și mânuși)!



Zburasem cu un *Boeing 737*, la *software*-ul căruia lucrasem și eu când eram inginer la *Honeywell* (1990-1995), la testări și programări (în *Assembly*, *Pascal*, *C++*).

Insula – muntoasă și verde, cu case printre pâlcuri de copaci; limbi de pământ intrând în apă.

Lilia face poze din avion, cu noul meu aparat digital FUJI. Am un card de 16 GB și au intrat în el peste 3.100 de poze din această excursie!

În aeroport, inscripții în engleză și în spaniolă...

Very Merry Christmas! (Un Crăciun foarte fericit!)

Vameșii nu ne dau voie să trecem, cică n-avem rezervare de cameră. Fiecare țară cu regulile ei! Ne-au trimis la

o agenție, chiar în aeroport, care ne-a făcut rezervare la Hotel „Gloriana”, un kilometru și jumătate de aeroport, 46 \$/noapte, camera 125 de la etajul al treilea.

Rata de schimb 1\$ american = 80,05 dolari jamaicani, dar peste tot, putem plăti direct în valută.

O formație neagră de muzicanți, îmbrăcați în roșu, cântă.

Taxiul: 10 \$ până la hotel.



Te-agață vânzătorii peste tot. Și niște prețuri mai mari ca-n America! Fostele colonii engleze sunt scumpe.



Flori multe, climă tropicală și cald.

4 \$ intrarea pe plajă.

Lilia arată ca o artistă în poză!



Mă', cum dracu' merg mașinile astea? Mă uit și nu văd soferul! Când colo: circulație pe stânga și volanul pe dreapta, ca-n Anglia.

Pe Plaja *Groovy* din *Montego Bay*, luăm o gustare la restaurant – preț ridicat.

Am fost pe destule litoraluri, pe 3-4 continente, dar cel mai mult mi-a plăcut (fără nicio chestie de patriotism) la Marea Neagră; Eforie Nord a fost plaja mea preferată. Parcă mai îngrijit, mai animat și plin de viață.

Mi-amintesc de „gogoșa infuriată” cu ciocolată (dulce ca mierea, caldă), de peștișorii mărunți, prăjiți, ce-i ronțaiam și-i înghițeam ca pe semințe, de porumbul copt, ori bând bere și mâncând mici la terasă.



Țânțarii trag la Lilia (are pielea mai albă) – de mine nu le place! O pișcă și piș-piș-că!



Muzica lui Bob Marley, peste tot. Și marca lui pe tricouri, obiecte de artă. Bob Marley a devenit legendă. El simbolizează această insulă.



La piscina hotelului, ne dăm în scrânciob.

– Ia tot ce poți de la viață! o îndemnase Nia Tamara din Italia, pe Lilia, la telefon. Noi ieșim pe unde putem din *Gallup* (orașul, de fapt, orașelul nostru de reședință), să scăpăm de izolare.

18 decembrie 2009

Ne simțim ca-ntr-un cazan cu aburi. Cleioși, ca-n Miami. Pielea umezită, întinsă. Părem mai tineri.

Fără alergie, fără sânge curgând din nas, fără uscăciunea deșertică.

Când am văzut prima dată un palmier (în Maroc, prin 1982, când plecasem să predau în franceză ca profesor cooperant de matematică) îmi venea să-mbrățișez tulpina lui!

Clima te moleșește, bagă o lene-n tine, de-ai sta numai tolănit pe plajă.



Lilia bea de se umflă, suc de nucă de cocos (între 0,90 € și 1 \$ bucata).



Un alt fruct local de care mai consumasem: *ackee* (un fel de castană, cu gust lăptos, dulceag). Căzuseră din copac pe iarbă, lângă trotuar.



Încep să fiu prea bătrân pentru lumea asta, pe care n-o mai înțeleg.



La tropice, e ca-n paradis: flori grămadă, plante exotice. Căldură și moleșeală de te lenevește și nu poți face nimic.

Baie în piscina hotelului.

O pasăre (măiastră) a ciripit toată noaptea – Lilia n-a putut să doarmă, și-a băgat tampoane în urechi.

19 decembrie 2009

Închiriem un taxi pentru o zi: 120 \$ și mergem la *Ocho Rios* (Opt râuri – în spaniolă), orașel înspre est, la 87 km. Pe șofer, îl cheamă Zipp.

Ți se pare că vehiculele merg de-a-ndoaselea, pe stânga! De aceea, la unele mașini, în cabină e scris *Drive Left!* (Mergi pe stânga!), pentru ca să mențină trează atenția conducătorilor auto, mai ales a celor obișnuiți să meargă pe dreapta.



Curat. Verde.

Palmieri plantați pe autostradă. Condominioane la peste ½ milion de dolari în districtul Rosal (cică americanii bogați cumpără apartamente aici, pentru vacanțe).



E greu de înțeles accentul lor creol (*patwa* în engleză, *patois* în franceză – se zice).



– *We' y ago?* (se pronunță *u ia gău* – și înseamnă *Unde te duci?*)

În engleza literară, ar fi: *Where are you going?*



Insula are cutremure și uragane (care omoară oameni și fac distrugerii materiale). De-a lungul străzii – plantații de banane, de trestie de zahăr, de papaya, de cafea, de nuci de

cocos, de bumbac. Jamaica exportă zahăr, cafea, bumbac, papaya, nuci de cocos, *yam* (cartof dulce).

Vizităm o plantație de banane. Turismul le aduce mari venituri, dar în sezonul ploios (aprilie-noiembrie), acestea sunt mai scăzute.

Cea mai săracă țară din Marea Caraibilor, este Haiti (fostă colonie franceză). Haitienii vin ilegal, pe bărci, în Jamaica. Sunt și mulți doctori cubanezi aici

Șoferul se plânge că guvernul lor a mărit taxele, chiar și pentru pescuit.



Insula Jamaica este descoperită de Columb, în anul 1494, dar colonizată slab de spanioli. În 1655, este cucerită de englezi, iar între 1866-1884 este plasată sub administrația directă a Coroanei Marii Britanii. Mișcarea pentru autonomie se dezvoltă în perioada 1938-1940.



În 1655, Oliver Cromwell (1599-1658), Lordul Protector al Angliei (de la decapitarea regelui Charles I în 1649, până în 1658), a trimis o expediție în Marea Caraibilor, condusă de amiralul Penn și generalul Venables, pentru a cuceri cetatea Camagüey din Cuba. Spaniarzii reușesc să respingă însă atacul englez, deoarece aveau fortificații puternice.

Penn și Venables, de teama lui Cromwell, ocupă insula apropiată, Jamaica, mai puțin apărată de spaniarzi. Britanicii transformă apoi Jamaica într-o vastă plantație de zahăr. Muncită cu sclavi negri, aduși din Africa.

Marea Britanie devine, prin anul 1730, țara cu cel mai mare trafic de sclavi din lume: din totalul de 12.000.000 de africani luați în sclavie, cca. 3.400.000 erau comercializați pe vasele britanice.

Proprietarii de plantații se îmbogățesc enorm. Un sclav era vândut la prețuri între 25-300 lire sterline. În special scoțieni și irlandezi emigrează în Jamaica, ocupându-se cu industria zahărului, deoarece în Regatul Unit al Marii Britanii, aceștia erau hărțuiți de către englezi.

Populația indigenă a pierit datorită bolilor aduse de europeni, iar europenii erau neobișnuiți virusurilor tropicali.

Spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, existau 830 proprietăți de trestie de zahăr.

Jamaica își cucerește independența la 6 august 1962, dar rămâne membră a *Commonwealth*-ului, care cuprinde fostele posesiuni ale Imperiului Britanic (cu excepția Mozambicului – fostă colonie portugheză – membră a Comunității Țărilor de Limbă Portugheză și observator în Organizația Internațională a Francofoniei!) ce manifestă un fel de solidaritate între ele.

În prezent, există cca 12.000 ferme de trestie de zahăr, independente, cu o producție totală medie, de 213.775 t anual.



– Vreți să fumați ceva în cameră? suntem întrebați discret. E vorba de droguri: *marijuana* sau *ganja* locală. Se vinde și cocaină.



Am făcut un popas la *Rio Bueno*, să facem poze.



Unei plantații, ca să producă banane, îi trebuie nouă luni (cât unei femei pentru naștere!).



Oprim la *Parcul Columb*, pe malul mării, lângă Golful Descoperirii (în care a ancorat Columb, când a descoperit Jamaica, dar l-a denumit *Portul Uscat*).

Obiecte de pe vremea colonizării spaniole (de-acum cinci secole).

O canoe, o rășchitoare. Răcitor de apă prin calcifiere.
Tăietor de iarbă pentru vaci.

Moară de apă.

Un scripete din sec. al XVI-lea. O ancoră. Un clopot.



Trecem pe lângă o instalație tehnică de extras bauxită
pentru obținerea aluminiului (a unei companii americane).

Bauxita este un minereu (rocă) format dintr-un amestec
de minerale în care ponderea cea mai mare o au compuși de
aluminiu. Bauxita și alumina (oxidul de aluminiu) sunt surse
importante de venit pentru Jamaica, țara fiind pe locul al
patrulea din Lume la rezervele de bauxită.



Autorul, în Parcul „Columb” – Jamaica



Cumpărăm niște fructe verzi și mari, *calabash*, cam
cleioase.



La *Grota Verde*.

20 \$ intrarea, de persoană, pentru un tur de 45 de minute. Intrăm cu căști de mineri pe cap.

S-au cuibărit aici mulți lilieci; fâlfâie deasupra capetelor noastre.

În 1655, când englezii au copleșit Jamaica, guvernatorul spaniol, Don Cristobal, s-a ascuns aici. De asemenea, o parte din populația locală neagră s-a refugiat în această peșteră, formată de apă, care are o lungime de 10 mile și suprafața de 28 de mile pătrate, iar adâncimea – de 13 m.

Liliecii ies noaptea să caute fructe, până la o distanță de 7 mile.

În timpul Primului Război Mondial, aici a fost ascuns romul, preparat din trestie de zahăr.

Nu cu mulți ani în urmă, peștera fusese transformată în club de noapte. Guvernul însă, l-a interzis, pentru că se distrugeau pereții.

Grota e făcută din calcar și are răspunderi la suprafață. Întrucât *guano*-ul (dejecțiile liliecilor) conține fosfor, azot și sulfat, era folosit de pirăți pentru explozibilul de la tunuri.

Este folosit și în medicină, iar saliva liliecilor este, de asemenea, curativă, utilizată împotriva unor boli.

În grotă, a fost turnat un film cu renumitul actor (de pe vremea când eram eu copil) Roger Moore, în 1973, jucând rolul lui James Bond. Pelicula se numea *Live and let die* (în traducere liberă: *Trăiește și poți să mori*).



Pe insulă, trăiau triburi amerindiene (indieni veniți din America de Sud: Brazilia, Peru, Columbia, Venezuela, Guyana, Surinam), denumite *arawak*.

Erau oameni mici de statură, amintindu-mi de liliputanii din *Călătoriile lui Gulliver* – roman fantastic și satiric, de Jonathan Swift (1667-1745), scriitor irlandez.



Autorul și soția, Lilia, în Grota Verde – Jamaica

Triburile *arawak* se află acum într-un proces de extincție. Ei se hrăneau cu reptile mici și cu guano. Aveau fruntea lată și nasul plat, gâtul lung.

Peștera se întinde și sub apă, unde-s mulți peștișori, și are legătură cu lacul. Aici, trăiesc un milion de lilieci. Un liliac consumă o mie de insecte pe noapte.

Alge, șerpi, gușteri. Există și mamifere, manguste (în spaniolă *mangosta*), care mănâncă șerpi (parțial, rezistenți la venin).



A început să bureze. O ploaie tropicală, caldă.

Îmi aminteam de Peștera Muierii din Polovragi, județul Gorj, unde am fost în tabără când eram în clasa a șaptea. Aici se ascundeau în special femeile și copiii când năvăleau turcii; bărbații erau plecați la oaste, să lupte.



Autorul și soția, în Jamaica

Analog, sub Kiev, în Ucraina, existau catacombe unde populația s-a ascuns de nemți în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial.

★

Cuba este la 90 de mile de Jamaica.

★

Denumiri mixte: *Negro River* (*negro* = negru, în spaniolă, *river* = râu, în engleză). Două civilizații coloniale intersectate.

★

Pentru indigenii *arawk*, râul se numea COYABA.

★

La *Cascada lui Dunn*.

Copaci cu multe crengi (*Banyan*), lați.

A fost cea mai grozavă aventură!



Autorul, lângă un palmier

Am urcat prin apa râului, pe stânci, înspre izvoare. Uzi learcă (Lilia a și căzut/alunecat de pe niște pietre), ferindu-ne doar aparatul de fotografiat.

★

În orașelul *Ocho Rios* vedem o panoramă din grădina Parcului *Thaw*.

Un copac mare și bătrân, ca-n poveste!

Lilia se schimbă de haine – dar eu n-am fost prevăzător.

★

Când vedeam prin filme acțiuni prin junglă, cu plante și animale tropicale, așa-mi plăceau!...

E atât de minunat să te retragi la pensie în zona caldă... dar e extrem de scump.

Numai flori, flori... galbene, roșii, mov, roz... ca-n Paradis.



Autorul, răcorindu-se cu lapte de cocos



Taxiul ne readuce la hotel.

50 km/h viteza în oraș, 80 km/h viteza în afară, iar în sudul insulei, pe autostradă, 120 km/h.



Cumpărăm (2,5 \$/100 g) rom jamaican (*Appleton*). Lilia e moartă după sucul de nucă de cocos – și se umflă-n fiecare zi cu câte 2-3 porții (după care merge des la...!).

La sfârșitul lui decembrie, când e gerul Bobotezei în România, noi facem plajă la soare și baie-n Marea Caraibilor! Raiul Pământului!

Și-o muzică vocală se-aude-n surdină...

Noaptea, dormim dezbrăcați complet, plini de nădușeală (e aerul prea umed, cleios).

20 decembrie 2009

De data, asta mi-am luat schimburi: cămașă, șort de baie, prosop și mergem în excursie, în satul lui Bob Marley (costă 120 \$ taxiul, tocmit pe toată ziua).

De dimineață: micul dejun la hotel (7 \$). Până nu demult, acesta era inclus în prețul camerei, însă condițiile se înrăutățesc (se scumpesc) pe zi ce trece.

La fel și cu avioanele, în care ni se dădea mâncare consistentă și pe distanțe mici de zbor: acum trebuie să plătești pentru un *sandwich*.



Aeroportul din *Montego Bay* a fost închiriat de o companie canadiană pe timp de 30 de ani (mă gândeam: uite, aici se închiriază până și... aeroporturile!).



De la *Discovery Bay*, mergem 14 Km pe drumuri de țară, spre *Brow's Town* (orașul lui Brow)... ca-n junglă: înierbat, îmburuienat, înfrunzit peste tot, dens, drum îngust și

șerpuitor pe coline – de amețeam la cap! – ploaie, ceață, iar eu scriam de zor în mașină și mă zgâlțâia caroseria...



Autorul, la masă, în Jamaica

Ferme, culturi de varză, cartof dulce (*yam*). Uneori, nu înțelegeam ce zice șoferul Zipp, cu accentul său creol, iar el, probabil, nu înțelegea accentul nostru est-european!



La casa părintească a lui Bob Marley (născut la 6 februarie 1945), ghid e chiar un verișor al său.

Expoziție de ziare vechi. Poze, video despre marele cântăreț (care a impus un stil de muzică neagră) – lansat de britanici în toată lumea.

Sunt frumoase cântecele lui Bob Marley și ale formației sale, *The Wailers* – dar după ce le asculți de câteva ori, te saturei (ca de altfel, de orice muzică sau film repetate). Morminte ale

membrilor familiei: mama sa: *Wolete Maskel* (1926-2008) care a murit în Miami, un frate de-al său, Antonio.

Numele de domnișoară al mamei sale, jamaicană de origine africană, era *Cedella Malcolm*. După căsătoria sa cu *Norval Sinclair Marley*, a luat numele soțului, iar după a doua sa căsătorie s-a numit *Cedella Booker*. Pe mormântul ei este scris numele său religios, care se traduce: *Fiica Sfintei Cruci*. Ca și fiul ei, a devenit adepta mișcării religioase *Rastafari* (sau, mai pe scurt, *Rasta*), de origine creștină, apărută după anul 1930 în Jamaica. Adepții ei îl venerază pe *Haile Selassie* (în traducere, Puterea Sfintei Treimi), împărat al Etiopiei (între 1930-1936; 1941-1974), pe care îl consideră „Dumnezeu încarnat”, „Hristos venit a doua oară pe Pământ” pentru a-i elibera pe negri și a-i readuce în Africa (Raiul fiind în... Etiopia).

Tatăl său era alb, englez, administrator la plantație, iar mama sa – negresă, fiica unui modest dar respectabil proprietar de pământ și de băcănie, precum și lecuitor cu plante („doctor de tufiș” – în folclorul negru jamaican) din satul *Nine Miles* (Nouă Mile, indicând distanța până la cel mai apropiat oraș).

După căsătorie, tatăl, care avea 50 de ani, și-a părăsit soția gravidă și și-a văzut foarte rar copilul, dând un foarte mic ajutor material familiei, până la decesul său la *Kingston*, capitala Jamaicai, în anul 1955, la vârsta de 60 de ani, când Bob avea 10 ani.

Mama lui s-a recăsătorit și a făcut și alți copii. În casa aceasta, el a fost adus de la câteva luni și a crescut până la 13 ani. Bob medita aici. Fuma și *marijuana* (ca să-l inspire în creație).



Casa Memorială „Bob Marley”

Am văzut și camera cu un singur pat, unde locuia. Apoi bucătăria (îmi amintea de căsuța lui Creangă din Humulești, unde mă dusesese mama când eram mic - încă nu eram la școală). Ne-am descălțat la intrare.

Mormântul lui Marley (decedat tânăr, în 1981, din cauza unui cancer la picior... o rană netratată) era făcut din marmură de Etiopia. Bob a avut 11 copii cu 7 femei (ne-a spus ghidul). Melodia sa: *One love, one heart...* (*O dragoste, o inimă...*).

Tatăl său a murit în Războiul Coreean (1950-1953) dintre Coreea de Nord – susținută de țările socialiste (China și URSS în special) și Coreea de Sud – susținută de țările vestice (SUA, Franța, Marea Britanie, Benelux-ul și Turcia). Războiul s-a terminat prin recunoașterea celor două state distincte: Coreea de Nord și Coreea de Sud.

La terminarea vizitei, ghidul nu se rușinează să ne ceară direct, pe față, ciubuc! Și ne obligă, chiar!



Mashatti este un cuțit lung cu care se taie crengile arbuștilor de pe marginea drumurilor.



Ne-am întors la hotel prin alt orașel (Clermont), unde drumul era mai lin, fără multe pante.



Bob Marley a fost și religios. Modul său de a trăi se numește RASTA, sau RASTAFARI, credință la care s-a convertit, împreună cu formația sa muzicală, în anul 1966, în care împăratul Etiopiei, *Haile Selassie*, a vizitat Jamaica (peste 100.000 de adepți ai credinței au fost la aeroportul din *Kingston*, capitala insulei, iar ziua vizitei, 21 aprilie, a fost proclamată de ei sărbătoare, numită „Ziua Coborârii pe Pământ”).

„Ras” era titlul nobiliar, echivalent cu „Prinț”, purtat până la încoronare de către cel care a devenit împăratul Etiopiei. El se numea *Tafari Makonnen*. Deci, numele mișcării religioase înseamnă, *Prințul Tafari*, în limba *amharic* (de origine semitică, limba statului etiopian).

La 4 noiembrie 1980, Robert Nasta Marley, care din copilărie și-a ales prenumele „Bob” (diminutivul de la Robert), bolnav de cancer în stadiul final, s-a botezat, la Biserica Ortodoxă Etiopiană din *Kingston*, cu numele religios *Berhane Selassie* (Lumina Sfintei Treimi).

Și credințele acestea sunt, unele, bizare – impunând diverse restricții. Adepții *Rastafari* sunt vegetarieni, nu beau vin (doar bere). La *sikhism* (în India), de pildă, bărbații nu trebuie să-și taie părul (își înfășoară capul cu turbane). La musulmani, femeia trebuie să-și acopere părul de pe cap etc.



La delfini și rechini.

45 \$ intrarea, de persoană.

Facem poze cu o iguană pe spate. Apoi cu... pirăți ai Caraibilor! Spectacole cu rechini mici (pe care dresorii îi țin pe genunchi în apă, îi întorc cu burta în sus).

Am vâslit și eu la un caiac.

Celelalte distracții (spectacole) n-au mai funcționat – din cauza vremii, ni s-a spus. Dar prețul de intrare în parc, a rămas același!

M-am certat cu o tipă la casierie, cerând o parte din bani înapoi...

21 decembrie 2009

Cu un taxi, mergem de la Montego Bay (această denumire este rezultatul anglicizării numelui spaniol *Manteca Bahia*, adică, „Golful Unturii” – numit astfel deoarece aici se producea untură de porc în cantități industriale) până la Kingston (capitala statului Jamaica): 180 Km, 2,5 ore, 100 \$ (pentru două persoane).

La radio – știri. Raul Castro acuză administrația Obama că distribuie echipamente ilegale, de ascultare prin satelit, cubanezilor. Crainicul vorbește perfect engleză, fără accent – pe când omul de pe stradă e greu de înțeles.



E plin sezon... și în Jamaica n-au turiști. Din cauza crizei, se plânde șoferul.

Plouă și plouă de două zile, întruna. Plouă pe rupe!



Ne orientăm pe loc. Schimbăm planurile, după împrejurări (unitate în divergența noastră). Drum greu, îngust, muntos, neregulat spre *Kingston* (numele este o contracție a expresiei englezești *King's Town*, care înseamnă „Orașul Regelui”).

Traseul de-a lungul țărmului ar fi fost mai lung, dar mai bun.

Trecem prin Orașul Spaniol (*Spanish City*).



Oprim să cumpărăm fructe exotice: *jackfruit* (nu știu cum să-l traduc – galben, dulce); măr jamaican – roșu, acru (cu un sâmbure mare, cafeniu și păros, înăuntru).

Plantații de trestie de zahăr.



Sucul de *coconut* se transformă (când se coace) în miezul alb al nucii de cocos.

În Kingston, am înnoptat la un hotel, *Indies* (la intersecția □oselelor *Trafalgar* și *Holborn*), 75 \$ de cameră.

Seara, am vizionat un film cu Bruce Lee la televizor și am mers pe jos la Supermarketul „John R. Wong”. O muzică îndrăcită, rapidă, volburoasă afară, ne scoală din somn.

22 decembrie 2009

La Muzeul „*Bob Marley*”, simbolul și legenda Jamaicai.

Culorile sale preferate:

- verde, pentru plantații;
- galben, pentru soare;
- roșu, pentru sânge.

Un citat mare în curtea casei sale muzeu: „Oamenii fără cunoașterea trecutului istoric, a originii și a culturii lor, sunt ca un pom ce n-are rădăcini” (*Marcus Garvey*).

Robert Nesta Marley s-a născut la 6 februarie 1945, în *Rhoden Hall, Nine Miles, Parohia St. Ann, Jamaica*.

A scos primul album muzical în 1972, denumit *Catch a Fire (Aprinde focul)*, cu grupul său, *Wailers*. Alte albume: *Exodus (Exod)*, *Kaya*, *Confrontation (Confruntare)*, *Uprising (Răscoala)*, *Survival (Supraviețuire)*, care impun stilul său numit *raggae*.

A murit la 11 mai 1981.

Înainte de a primi Ordinul de Merit al Patriei (care-i fusese acordat la 20 aprilie 1981).

A fost botezat de Biserica Ortodoxă Etiopiană, cu numele religios pe care l-am menționat mai înainte: „Lumina Sfintei Treimi” (*Berhane Selassie*). Prin aceasta, el a intrat în contradicție cu ideea de bază a credinței RASTAFARI – divinizarea împăratului *Haile Selassie* (*Puterea Sfintei Treimi*), pe care Biserica Ortodoxă Etiopiană nu o acceptă și o consideră erezie.

Muzeul a fost construit chiar în locul unde activa formația sa muzicală. 20 \$ intrarea.

La restaurantul muzeului, ne autoservim (gratuit) cu câte o cafea îndulcită cu zahăr brun (de la trestia de zahăr).

Truck-ul său din 1976 este expus în curte.



Una din mașinile lui Bob Marley

Complexul muzeal este administrat de Rita Marley, cântăreață și ea, una din nevestele sale *oficiale* (!) cu care a făcut patru copii

Lui Bob, îi plăcea să joace fotbal. Accidentat la picior, pe care n-a vrut să-l amputeze din cauza credințelor sale religioase, cancerul i s-a urcat la creier și cântărețul a decedat.

Și chitara sa prezentată (Bob a fost un autodidact).

Guvernul francez celebrează ziua lui de naștere (la 50 de ani – post-mortem), aducând o statuie cu un leu, care este expus afară, în spatele statuii cântărețului. Leul este un simbol religios important: la evrei, este simbolul tribului israelit al lui Iuda; la creștini, este simbolul lui Iisus; în credința *rastafari*, leul îl reprezintă pe... împăratul *Haile Selassie*.

Avem o ghidă care ne explică.



Plouă iar și ni se dau umbrele.

Bob Marley a cumpărat casa din Kingston în anul 1975. Are și înregistrări pe discuri de aur. Vizităm o expoziție cu fotografii și extrase din ziare despre concertele sale.

Cel mai vândut album al său, *The Legend (Legenda)*: 1.200.000 exemplare.

În total, a scos 14 albume. A impus un stil „negru” în muzică, îndrăgit pe tot Globul. *Exodus* a fost numit „Albumul secolului”.

Un portret al său, pe carton, în mărime naturală – înălțimea 5’6” [5 „picioare” (unitate engleză de lungime, 1 *foot* = 0,3048 m) și 6 „inci” (unitate engleză de lungime, 1 *inch* = 2,54 cm, numită în tehnică și *tol*)], ceea ce în Sistemul Internațional înseamnă 1,6763 m – cam cât mine. Costume de scenă. Cântărețe cu care a concertat.

Studioul original unde făcea înregistrări.

Tatăl său a fost căpitanul Norval Sinclair Marley. Bob a mai avut doi frați și o soră după mamă sa, care s-a căsătorit cu

alt bărbat. Ei trăiesc acum în Miami. Locurile unde a ținut concerte, sunt marcate pe hartă. *I color the music* (*Eu colorez muzica*), s-a exprimat Bob Marley.

N-a avut studii (a renunțat la școală). De ce să te forțezi să înveți, să dai doctorate, să scrii o sută de cărți, când poți câștiga bani și faimă mult mai simplu!?

Robert Gabriel Mugabe (n. 1924), eliberatorul din 1980 al actualei Republici Zimbabwe de sub colonialismul britanic, prim-ministru al țării în acel timp, l-a invitat pe Bob Marley să participe, în 1980, la celebrarea independenței țării sale. Cel mai mare concert al lui Bob Marley, a avut loc la Milano (1980), în Italia, unde ziarul „Corriere della Sera” („Curierul de seară”) scria că au asistat 100.000 de *funs* (chibiți) – și publica o poză cu puhoi de lume!



Muzeul „Bob Marley”, Kingston – Jamaica

Pe 4 decembrie 1976, Bob a fost împușcat în piept, pe motive politice (sprijinise campania unui partid politic împotriva altuia).

Ghida ne-a mai arătat camera sa de dormit, bucătăria (avea un aragaz cu butelie și un bucătar special – Bob a fost vegetarian), un magazin mic (al său) cu geamuri de sticlă colorată și bicicleta lui înăuntru.

Fuma marijuana și medita.



Cinci dintre copii săi au ajuns muzicanți.

Apoi, un film de 10 minute cu Bob Marley. M-a impresionat, la început, părul său exotic, cu o bejarcă pe cap, colorată. El, șeful formației sale... Muzică neagră, inspirată din folclor. Alura sa, cu părul negru împletit... simbolică, emblematică.



La sfârșit, ghizii ne cerșesc ciubuc – pur și simplu.



Taximetriștii îți spun un preț când te urci în mașină și-ți cer alt preț (mai mare) când cobori!



În centru, intrăm prin magazine cu artă neagră.

Nu-nțeleg bine creola (*patwa*), jamaicanii parcă înghit cuvintele – încerc doar să ghicesc sensul.



În piața orașului, încercăm diverse fructe tropicale:

- *sour sop* = fruct verde, mare, cu miezul alb, silos (eu îi sugeam doar sucul);

- *june plume* = se decojea, apoi mâncam miezul – cam acru;

și prăjiturile exotice:

- *bammy* = din făină de *cassava* (*yuca* sau *manioc*);

- *girrada* = din făină din nucă de cocos;
- *shamy* = dulce, neagră, din nucă de cocos.

În timp ce Europa atinge recorduri joase de temperatură, conform celor relatate de ziarul local „The Gleaner”, care înseamnă „Culegătorul de spice” (cu suplimentul său „Flair Magazine” – „Revista talentului”), în Jamaica noi ne sufocăm de căldură.



Raggae, bazat pe ritmuri sincopate și de *calypso* (improvizat cu silabe stridente), este un stil de muzică neagră, jamaicană, promovat de Bob Marley și formația sa, *The Wailers* (în engleză: cei care strigă, se plâng, bocesc). Formația a reușit să vândă, până în 1981 (la moartea lui Bob), peste 250 de milioane de albume, în întreaga lume, iar Bob Marley este denumit rege al *raggae*-ului.

Formația și-a continuat activitatea muzicală și după 1981, scoțând patru noi albume: *ID* (Document de identitate) – în 1989, *Majestic Warriors* (Războinicii măreți) – în 1991, *JAH Message* (Mesaj de la JAH – prescurtare de la Jahve, Jehova) – în 1994 și *My Friends* (Prietenii mei) – în 1995. Grupul este format din Aston Barrett (denumit și *family man* – om de familie, fiindcă ar fi făcut vreo 40 de copii cu mai multe femei, conform spuselor sale) – la chitară-bas, soliștii vocali Elan Atias și Kevin Davy (ultimul – și compozitor, cunoscut și sub numele de scenă Yvad), Keith Sterling – la claviatură, Anthony Watson – la tobe, Audrey „Chizzy” Chisholm – la chitară ritmică, Chico Chin – la trompetă, Everaldo Gayle – la trombon, Brady Walters și Cegee Victory – ca soliști de fond.

Formația a cântat cu interpreți celebri precum Carlos Santana, John Denver, Alpha Blondy, dar și cu legendarii cântăreți de *raggae* Bunny Wailer și Buring Spear. Au efectuat turnee prin diverse țări, concertând în 300 de orașe și fiind asistați de peste 24 de milioane de fani.

Influențați de ritmuri africane, caraibiene și americane, *The Wailers* au fost lansați de Chris Blackwell, fondatorul companiei de înregistrări de muzică, *Islands Records*.



Statuia lui Bob Marley din curtea muzeului memorial



Creola engleză vorbită în Jamaica este greu de înțeles. Am cumpărat o broșurică „*Chat Jamaican / The Authentic Jamaican Phrase Book*” (Cartea de fraze autentice jamaicane), de J. J. Thomas, coperta de C. Malcolm, tipărită de *Caribbean Office Supplies*, 1987 (ediția a doua) – 1,60 \$.

De multe ori, puneam întrebări suplimentare ca să-mi dau seama ce vor să spună – parcă înghit cuvintele sau le contopesc câte două, ori taie sfârșitul sau suprimă litere: *Saturday* (sâmbătă) devine în jamaicană *satdey*. Simplifică pronunțarea: *Thursday* (joi) devine *tersdey* (th, care se pronunță „s” cu limba printre dinți în engleză, e redus la „t” în creolă).

Luna *august* devine *augus* în creolă. *February* (februarie) devine *feberery*. Analog: *methodist* (metodist) devine *metadis*. Expresii care au un sens propriu în engleză, capătă un sens figurativ în creolă, neînțeles de vorbitorii limbii engleze.

De pildă: *Your fingers are too light* are sensul propriu următor: „Degetele tale sunt prea subțiri” – însă în creolă expresia capătă sensul figurativ: „Tu ești o persoană căreia îi place să fure”. Sau: *She has two left hands* (Ea are două mâini stângi) înseamnă, de fapt, la figurativ: „Ea nu poate să-și facă treaba în casă” (în creolă).

Altă expresie în sens propriu: *Your eyes are too red* (Ochii tăi sunt prea roșii) în creolă, la figurativ, înseamnă: „Tu vrei să cumperi tot ceea ce vezi”.

Jamaicanii vorbesc creola între ei în viața de zi cu zi, mai mult decât engleza oficială (literară) deși, la televiziune, radio și-n școli se folosește engleza. Ziarele, revistele și cărțile sunt în engleză.



Felul cum scriu și pronunță în *patwah* (creolă), se deosebește tare de engleză.

Alte expresii:

<i>engleză</i>	<i>patwah</i>	<i>română</i>
How much is this?	Omuch fi dis?	Cât costă asta?
How are you?	Wihappen man?	Ce mai faci?
Thanks.	Respect.	Mulțumesc.
Good bye!	Mi yaawn!	La revedere!
See you later.	Likkle mor eman.	Pe curând.
I don't know.	Mi nuh kno.	Nu știu.
What is that?	A wha dat?	Ce-i acela?
Where are we?	A weh we deh?	Unde suntem?
What did you say?	Whey yuh seh?	Ce-ai zis?
Let me walk around a little more first.	Meck mi walk round lilly bit fus.	Lasă-mă, pentru început, să merg primppejur.
I will give you eleven dollars for it.	Mi gi yuh eleben dollar fah.	Îți voi da unsprezece dolari pentru el/ea.
I spent my entire holidays on the beach.	Mi spen all a mi holaday pon di beach.	Mi-am petrecut vacanțe întregi pe plajă.
Thank you for everything, I shall return.	Tenk yuh fi eberyting mi mus cum back.	Mulțumesc pentru tot, voi reveni.

De la primele ore, în Jamaica (aterizând la Montego Bay) îi auzeam spunând: *Yeah, mon!* (se citește *Ya man*) și credeam că înseamnă *Ya, man* (se pronunță *ya mæn*) adică „Da,

domnule”. Dar și la femei răspundeau la fel: *Yeah mon!* care înseamnă simplu „Da”.

Peste câteva sute de ani, *patwah* va fi o nouă limbă, deviată din engleză.



În Haiti, se vorbește creola franceză. Dar am auzit mai puțin de creola spaniolă, de exemplu, și-s atâtea foste colonii ale Spaniei. Și am călătorit prin destule țări hispanice (analog, despre creola portugheză).

Creola simplifică vocabularul și gramatica limbii principale (coloniale) și-o amestecă cu jargoane și cuvinte aborigene. Sintaxa propoziției se bazează pe dialectele limbilor locale (ca o traducere *mot-à-mot*, nu expresională). Mai poate fi relaționată și ca un proces al decolonizării.



Autorul – rastafarian

Se poate standardiza în unele țări, înlocuind în mare parte limba colonială, devenind *acrolectă*. În fază incipientă, creola se numește *basilectă*, iar în fază intermediară se numește *mesolectă*. Există un continuum de variante/dialecte între limba dominantă, colonizatoare, și creolă.

Forma *pidgin* de vorbire a limbii coloniale în argou și redusă, mulată pe structura aborigenă, se transformă în creolă când este vorbită de la naștere de către copii (devine, deci, limbă nativă).

De exemplu: *engleza neagră locală*, este vorbită de clasa de jos – de culoare – din Statele Unite, din orașe. Aceștia folosesc dezacorduri gramaticale („She Talk” în loc de „She Talks” – *Ea vorbește*), nefolosirea verbului „be” (*to be* = a fi) – „They real fine”, în loc de „They are real fine” – *Ei sunt bine* etc. apoi creola *gullah* pe coasta de sud-est a Statelor Unite ce a împrumutat trăsături de la limbile post-africane.

Creola engleză *krio*, întrebuințată în Sierra Leone, Gambia, Guineea Ecuatorială și Liberia.

Întâlnim și o creolă spaniolă (*papiamentu* sau *papiamento*) cu influență portugheză și olandeză, în Aruba, Curaçao, Bonaire.

Creola anglo-irlandeză *sheldru* (sau *shelta*) în Irlanda.

În fostele colonii spaniole, cucerite apoi de englezi, se vorbește... *spangleză*. Analog, în Québec: *frangleză* (franceză + engleză). Ba chiar în România și la emigranții români din SUA, Anglia, Canada, Australia, unii pomenesc de... *romgleză* (română + engleză)!

Creola iudeo-spaniolă (*ladino*), scrisă cu alfabet ebraic, vorbită de descendenții evreilor exilați din Spania în Evul Mediu (1492).

Alte creole, în foste colonii, sunt bazate pe limbile franceză sau spaniolă. O creolă franceză, de exemplu, se folosește în Haiti.



Autorul, în Montego Bay – Jamaica

03 ianuarie 2010

Reîntorși în Montego Bay – fiindcă de aici va trebui să zburăm înapoi spre State.

Intrarea pe plaja *Doctor's Cave* (Peștera Doctorului) costă 5 \$ de persoană. Toată ziua. Dacă ieși, te ștampilează pe mână, ca să poți reveni fără a plăti.

04 ianuarie 2010

La *Negril*, alt orașel insular. 71 Km, 50 \$ șoferul. Spre vestul insulei. Trecem prin *St. James Lucea*, *Green Island* (Insula Verde – altă localitate). *Negril* e curat, modern.

Farul din *Negril*. *Centrul Yoga*.

Rick's Cafe (nume preluat de la cel al localului *Rick's Cafe Americain*, din celebrul film romantic american

Casablanca, realizat în anul 1942, considerat a fi unul dintre cele mai bune filme din istoria cinematografiei). Localul jamaican, inaugurat în anul 1974, a fost complet distrus, de două ori (!), de către uragane (furtuni tropicale numite în engleză, *hurricane*), care fac frecvent ravagii în zona caraibiană: în septembrie 1988, Uraganul „Gilbert” (care a produs valuri înalte de 25 de „picioare” = 7,62 m), iar în septembrie 2004, Uraganul „Ivan” (cu valuri de 80 de „picioare” = 24,384 m – septembrie este luna de vârf pentru aceste furtuni din Oceanul Atlantic, care, de regulă, se produc în perioada iunie-noiembrie, cu o medie de zece furtuni pe sezon)! „Gilbert” a fost uraganul care a produs cel mai mare dezastru din istoria Jamaicai: 45 de morți, inundații catastrofale produse de ploi, pagube materiale estimate la patru miliarde de dolari americani.

Aceste furtuni au fost „botezate” începând din anul 1945, pentru a nu se crea confuzii atunci când apar mai multe furtuni în aceeași zonă. Din anul 1950, numele se dau dintr-o listă prestabilită. Inițial, aceasta cuprindea numai prenume feminine, ceea ce a determinat proteste ale mișcărilor feministe, așa că, din anul 1979, pe listă apar și prenume masculine, iar furtunile sunt denumite succesiv, în mod alternativ, cu prenume feminine și masculine.

În septembrie 1958, s-a produs în zona caraibiană Uraganul „Ilsa” (așa se numește eroina din filmul *Casablanca*), uragan care a fost „absorbit” de Uraganul „Helene”, astfel că și-a schimbat direcția de propagare spre nord, dar chiar dacă ar fi atins Jamaica, pe atunci încă nu exista aici *Rick's Cafe*, ca să aibă loc o „întâlnire” dintre „Ilsa” și „Rick” analoagă cu cea din film (Rick fusese iubitul Ilsei la Paris, părăsit fără explicație de către aceasta, când ea aflase că soțul ei nu murise, însă Ilsa îl reîntâlnește pe Rick în orașul Casablanca, din Maroc). Dar, numele Ilsa este încă pe listă, așa că, printr-un joc

al hazardului, s-ar putea produce, cândva, și o astfel de „întâlnire”! Am spus „este încă pe listă”, deoarece numele unor uragane care au intrat în istorie prin pagubele majore produse, sunt șterse de pe lista numelor de uragane din zona respectivă, pentru a nu se crea confuzii de-a lungul timpului.

Se pot închiria biciclete, mașini pentru promenade. Staționăm în *Parcul Whoopars*, pe malul mării.

Apa, în trei culori: turbure (galben-mâloasă), verde, albastră.

Un market cu obiecte de artă neagră, deosebite.

Pânze cu peisaje tropicale: palmieri, păsări, flori, valuri... (*Jamaica mi crazy* – în creolă; se înțelege sensul).

Scoicile aduc noroc în casă (zic localnicii).

Am luat prânzul la un restaurant: banane fierte (nedulci) și pește pe grătar – total: 6 \$.



Grupuri de liceeni se întorc de la școală, îmbrăcați în uniforme: fetele în rochii roșu-închis și bluze albe, iar băieții - în kaki.



Salariul mediu în Jamaica, afirmă șoferul, este de 360 \$, lunar.

Deși circulația rutieră este pe stânga, am văzut și vehicule cu volanul pe dreapta (ca-n România), dar e mai greu la depășiri, fiindcă n-ai vizibilitate.

Zilele următoare, am fost la plaja fără plată (*Bucsanar*). Am cinat la un restaurant chinezesc (există din astea și p-aici!). Indieni din India au *business*-uri în Jamaica.



Am gustat o prăjitură din nuci de cocos și făină, nu prea dulce: *gizzarda*, dar veche de când Adam și Eva!



Pe 5 ianuarie 20010, seara, ne-am pornit spre *State*. În aeroportul din *Montego Bay*, am întâlnit doi români (ce mică e lumea!) – i-am recunoscut după pașapoartele românești.

Am ajuns a doua zi, după o noapte în *Dallas*, la *Motel 6* (58,89 \$, iar taxiul de la aeroport 28 \$).

Veni, vidi, vici!



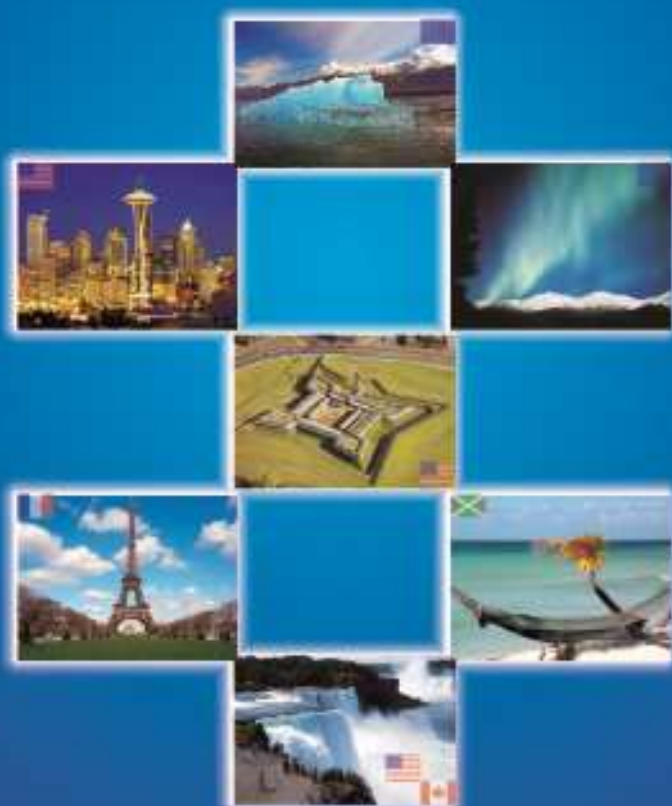
Autorul, „jamaican”



Am mai câștigat experiență de viață, noi informații și impresii!

Bun de tipar: februarie 2011
Tipar executat la Tipografia FOCUS Rm.Vâlcea, str. Posada, nr. 52/C
Tel./fax: +4 0350 428730; gsm: +4 0766 545406; +4 0766 315632
e-mail: tipografia.focus@yahoo.com

Florentin Smarandache a fost nominalizat pentru Premiul Nobel pentru Literatură pe anul 2011. Este un autor trilingv care a publicat 75 de cărți de literatură în română, franceză și engleză. Unele cărți i-au fost traduse în rusă, arabă, chineză, spaniolă, portugheză, sârbă. A publicat și 5 antologii paradoxiste la care au contribuit peste 300 de scriitori din zeci de țări.



ISBN: 978-606-92336-8-9