

VIAȚA MEA

Tomi Laszlo

Capitolul V

ERORI, AVARII ȘI SOLUȚII

În calitate de membru al consiliului tehnic din minister am participat la activitățile mai multor comisii de analiză a unor cazuri de avarii foarte grave. Prima comisie s-a ocupat de explozia unuia din cele două turbogeneratoare din centrala "7 Noiembrie" din Reșița. După o cercetare îndelungată, comisia a ajuns la concluzia că nu a fost o explozie cum părea inițial, ci un scurtcircuit în bobinajele generatorului, provocat de eliberarea unui șurub de fixare a ventilatorului bobinelor. E interesant de menționat că după încheierea cercetării, comisia a cerut conducerii centralei să oprească din funcționare și pe al doilea generator, bănuind că același defect putea să apară și acolo – și, într-adevăr, și la acest generator, același șurub era pe cale să provoace același accident.

A doua comisie la care am participat avea misiunea să lămurească de ce în urma unei mari furtuni din zona Ardealului s-au prăbușit foarte multe linii de medie tensiune recent construite și una din noile linii de 400.000 Volt. Concluzia comisiei a confirmat ceea ce eu susținusem mai demult: ipotezele de calcul față de presiunea vântului pentru liniile de înaltă tensiune nu corespund realității, fiind mult subestimate. În consecință, regulile de proiectare au fost modificate și în anii următori s-a redus substanțial numărul de avarii în linii. Cu această ocazie am învățat cât de ușor te pot înșela statisticile, căci baza instrucțiunilor greșite au fost date statistice greșit interpretate.

E foarte interesant să reamintesc cum am descoperit eroarea: în cadrul discuțiilor comisiei s-a afirmat că vitezele de vânt luate în calcul au fost stabilite în urma analizei statisticilor institutului meteorologic pe o durată de 10 ani. Eu am cerut atunci să verificăm din nou aceste date și am constatat că viteza maximă înregistrată a fost de fiecare dată 28,4 m/sec. Această cifră fracționară care s-a tot repetat ne-a trezit curiozitatea și, când am cerut explicații, delegatul institutului meteorologic ne-a spus că această cifră provine din sistemul vechi de clasificare a vitezelor și corespunde furtunilor de treapta 10 din scara Beaufort. Ori aceasta era treapta maximă care putea fi măsurată cu anemometrele vechi – giruete cu placa - din stațiile meteorologice, deci vitezele mai mari pur și simplu nu au fost înregistrate. Acest fapt a condus la stabilirea greșită a vitezelor maxime de calcul cu toate consecințele grave corespunzătoare.

Atunci am înțeles semnificația zicalei germane: Ich glaube nur Statistiken, die ich selbst gefälscht habe (cred numai acelor statistici pe care le-am falsificat eu insumi).

În cadrul aceleiași acțiuni s-a pus întrebarea de ce stâlpii liniei de 400.000 Volt s-au prăbușit, pe când stâlpii unei linii paralele de 110.000 Volt au rămas în picioare. Am reușit să rezolv această

enigmă, folosind cele învățate la cursul profesorului Nădășan, care ne explicase diferența de comportare a construcțiilor la sarcini sub forma de impulsuri. Presiunea vântului nu este efort constant, ci e sub forma de impulsuri, deci, în calculele de rezistență trebuie ținut cont de frecvența proprie a construcției. Stâlpii liniei de 400.000 Volt erau de un tip nou al cărei frecvență proprie era foarte joasă, (în jur de 1 Hertz), aproape de frecvența impulsurilor de vânt care provocau din acest motiv efort dublu față de regimul static în care se făceau calculele. Ca să conving restul comisiei, le-am arătat metodele de calcul folosite la antene care țineau cont de cele susținute de mine. Stâlpii liniei de 110.000 Volt erau de un tip clasic al cărei frecvență proprie era foarte înaltă, deci nu trebuia ținut cont de impulsuri ale vântului.

În cadrul sarcinilor mele de serviciu aveam de făcut foarte multe deplasări, în mare parte cu mașinile întreprinderii sau ale altor autorități. Șoferii erau profesioniști buni, dar condițiile în care am călătorit au fost de multe ori periculoase. Două exemple: într-o seară de noiembrie ne întorceam de la Lugoj cu mașina Moscvici a IRET. Ajungând într-o curbă, mașina a ieșit "în tangentă" din șosea și a aterizat pe arătură. Verificând ce s-a întâmplat, a ieșit la iveală că în curba respectiva se formase un strat de gheață care a provocat pierderea controlului și ieșirea de pe șosea. Eu m-am ales cu o fractură de coaste. Al doilea caz a fost de asemenea provocat de gheață: călătorind pe șoseaua Timișoara-Arad cu un jeep al miliției, mașina a ajuns brusc pe o porțiune de gheață, s-a întors cu 90 de grade ajungând perpendicular pe axa drumului și s-a răsturnat. Spre norocul nostru, șoferul era prudent, viteza noastră era sub 30 km pe oră, de aceea, răsturnarea a fost numai de 90 de grade așa că nimeni n-a fost rănit.

Ambele accidente arată cât de periculoase erau pe atunci șoselele.

Odată suplineam pe inginerul-șef care era în concediu. Am fost chemat la telefon de către șeful vămii de la Moravița, care era foarte agitat. Mi-a explicat că a fost nevoit să oprească din drum una din mașinile noastre care voia să treacă granița spre Belgrad în interes de serviciu, dar nu avea formele în regulă. Lipsea așa-numitul triptic care conținea asigurarea mașinii care era obligatorie. Eu știam despre ce era vorba și i-am explicat că mașina și aparatele sunt destinate verificării periodice a echipamentului de protecție și de măsurare din stația de transformare Kikinda și că neexecutarea verificărilor urmează să fie amendată cu o sumă considerabilă, conform contractului cu întreprinderea de electricitate din Iugoslavia. Șeful vămii a promis că va încerca să găsească o soluție. După un sfert de oră a revenit și a spus că mașina noastră e în drum spre Belgrad! Soluția a fost să adauge pe lista de aparate în documentul de ministru "una mașină Skoda". Mașina a trecut granița în calitate de aparat.

În 1963 am organizat un concediu comun în România cu familia vărului meu din Ungaria, Szatmári Pali, cu care ocazie am fost la Tușnad și Bicz. În anul următor am petrecut noi un scurt concediu cu ei în Ungaria.

În seara de Crăciun 1963 am avut o surpriză neplăcută. Inginerul șef m-a chemat să mă anunțe că linia de 110.000 Volt Orșova- Moldova Noua s-a declanșat și nu poate fi reanclanșată, având defect permanent. El s-a hotărât să plece imediat la fața locului și m-a invitat să merg cu el. Având în vedere situația meteorologică grea am plecat cu o mașină mare, primită de la regionala de partid. Ne-am oprit pentru o scurtă pauză la Băile Herculane și am continuat drumul disdediminețat spre Moldova Nouă, unde indicatoarele de avarie arătau că se află defectul. Drumul a fost deosebit de greu, pentru că șoseaua era înghețată și din acest motiv toată circulația

era oprită. Noi am primit aprobare specială, dar am fost avertizați că este pericol mare de alunecare. De mai multe ori am fost nevoiți să ieșim din mașină și s-o împingem înapoi pe drum, căci era pericol de pierderea controlului pe o șosea aflată pe marginea unei prăpastii. După un drum de 5 ore am reușit să parcurgem distanța de 100 km și am fost primiți ca niște eroi la Moldova Nouă. Între timp se aflase că mai mulți stâlpi metalici au căzut sub acțiunea unui vânt intens, amplificat de o depunere serioasă de chiciură. Primul lucru a fost pornirea din nou a centralei electrice locale care să asigure cel puțin lumina și servicii minimale pentru localnici. În ziua următoare au sosit și delegații proiectantului ISPE ca să constatăm împreună ce s-a întâmplat și ce se mai poate face. S-a constatat că stâlpii respectivi s-au prăbușit sub influența vântului și a chiciurei, datorită faptului că fundațiile lor erau mai mici decât în proiect și din acest motiv rezistența la presiune laterală era insuficientă. Din cauza condițiilor meteorologice și de teren era imposibilă până și montarea unei linii provizorii, în consecință s-a hotărât ca în prima etapă să ne mulțumim cu ceea ce era în stare să dea centrala Diesel locală. Cum nerespectarea proiectului a fost cauza avariei, responsabilii pentru execuția și recepția lucrării au fost dați în judecată.

În 1965 am reușit să cumpărăm o mașină și am dat examenul de șofer. În Timișoara nu era pe atunci școală de șoferi, așa că am învățat de la colegi care aveau deja permisul. Cu prima noastră mașină, un Trabant, am făcut o vacanță de vară foarte frumoasă ajungând până la Gura Humorului.

În perioada 1966-1968 Rolla a făcut doctoratul în științele medicale având conducător științific pe dr. Cotăescu, șeful catedrei de fiziopatologie de la Facultatea de medicină din Timișoara și a primit în 1970 titlul de doctor în știință.

În 1964 am fost însărcinat cu conducerea grupului de proiectare care se ocupa de proiectele pentru dezvoltarea rețelelor de joasă și medie tensiune ale întreprinderii. Când am preluat această misiune, grupul care era compus din aproape 100 persoane funcționa în condiții nefavorabile pentru că era dispersat în mai multe locuri și din acest motiv era greu de coordonat. După o serie de discuții cu conducerea întreprinderii și având ajutorul ministerului prin vechiul meu coleg Petrică Stan, am reușit să obținem fondurile necesare pentru supraetajarea uneia din clădirile existente și în felul acesta activitatea grupului de proiectare a fost îmbunătățită.

Trebuie să amintesc un eveniment caracteristic acelei perioade: în 1967 grupul a început primul său proiect de linie 110.000 Volt care urma să alimenteze orașul dintr-un nou punct. Linia trebuia să treacă prin calea Lipovei pe lângă cimitirul evreiesc și unul din stâlpi trebuia amplasat pe teritoriul cimitirului. Proiectanții erau foarte îngrijorați, pentru că, cu puțin timp înainte, întreprinderea de electricitate din Bacău a avut mari dificultăți din cauza amplasării unui stâlp în cimitirul evreiesc – scandalul provocat de acest stâlp a ajuns până la senatul SUA. Știind că sunt membru al comunității evreiești, șeful de proiect mi-a cerut ajutorul, iar eu m-am folosit de faptul că secretarul comunității era un vechi prieten al tatălui meu, Ludovic Rado. Dl Rado m-a primit foarte frumos, a venit cu mine la cimitir și am ales împreună un amplasament care nu putea să deranjeze pe nimeni.

ETAPA BUCUREȘTI

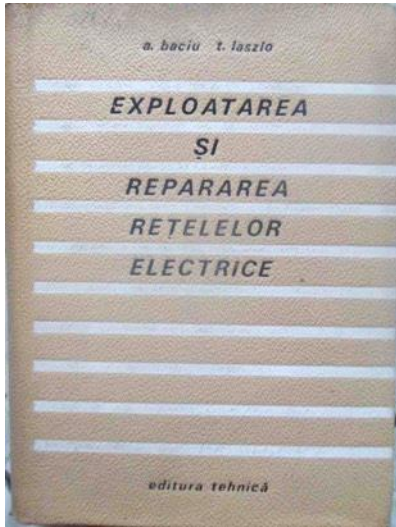
În anul 1967, Ministerul energiei a înființat la București ICENERG, institutul central pentru cercetări în domeniul energiei electrice și a lansat un concurs pentru ocupare de posturi de cercetători. Pentru mine acest concurs deschidea perspectiva unei dezvoltări profesionale pe care nu o aveam în Timișoara, unde ajunsesem la limita posibilităților și, în același timp, corespundea dorinței vechi a lui Rolla care dorea să se mute la București unde trăiau o mare parte a rudelor ei. Un element de atracție a fost și persoana directorului Călin Mihăileanu pe care îl admiram de demult.



Strada Energiei nr. 7, București

Transferul la București a fost aprobat de ministru, ceea ce era condiția posibilității de mutare în Capitală. Așa că la 1 aprilie 1968 am început activitatea la ICENERG și totodată am început să căutăm locuință în București. După o muncă intensă de căutare, am găsit apartamentul potrivit în strada Energiei nr. 7 în apropierea Foișorului de foc, o străduță cu vile mici și drăguțe. Mutarea a fost cu multe peripeții, dar încet-încet toate problemele s-au rezolvat și noi ne-am găsit instalați într-o locuință mare și comodă în centrul capitalei. Am rezolvat și problema încălzirii cu ajutorul sobelor cu petrol olandeze care apăruseră pe piață atunci. Ca să putem plăti noua locuință am fost nevoiți să vindem cea de la Timișoara, dar și mașina, căci cea de la București era mai scumpă. Așa că am rămas fără mașină până în 1971, când am reușit să cumpărăm o Renault- Dauphine mâna a doua.

În 1969 a apărut a doua carte redactată de această dată în colaborare cu prietenul meu și fostul coleg Anibal Baci, "Exploatarea și repararea rețelelor electrice". Această carte se baza pe experiența noastră de mulți ani din acest domeniu și am avut plăcerea să am discuții cu alți colegi după apariția ei. Remunerația pentru carte venea la momentul oportun pentru a acoperi cheltuielile de mutare.



Rolla a găsit cu ușurință post de medic de circumscripție, întâi într-un cartier periferic, mai târziu chiar în circumscripția în care locuiam. Copiii frecventau liceul Mihai Viteazul care era în apropiere.

Pentru mine munca la institut a fost o schimbare foarte favorabilă. Noii mei colegi m-au primit foarte frumos. Seful meu inițial a fost Mitică Crețu care m-a ajutat foarte mult și cu care am rămas prieten până azi. Un om deosebit pe care l-am cunoscut încă de pe vremea când eram la Timișoara, a fost Aurel Rottman. Ne-am împrietenit și cu Eliane, soția lui, și, după ce au plecat în Franța, am rămas în legătură până azi. Cu o serie de alți colegi din București pe care îi cunoșteam mai demult am legat atunci prietenii : Danila și Erna Mark, Bernard și Suzette Marcu, Iosub și Nina Chenzbraun, Silvia și Marcel Marcu, Mauriciu Sufrim.

Prima mea lucrare mi-a fost repartizată ca urmare a unei divergențe dintre institute. Totul a pornit dintr-o acțiune de compromis dintre IRME, întreprinderea de raționalizare și modernizare a ministerului și ICENERG, în care ICENERG a primit instalațiile de încercare comandate inițial pentru IRME. Prețul compromisului a fost ca ICENERG să preia de la IRME lucrarea de cercetare cu privire la incendiile în instalațiile de cabluri cu care IRME a ajuns într-un impas. Eu fiind nou venit, dar presupus cunoscător în problemele de cabluri, eram victima ideală pentru a prelua problema care era ca un cartof fierbinte pentru minister. Eu nu știam nimic despre dedesubturile afacerii, dar m-a interesat problema și la analiza situației după primele 3 luni, toată lumea s-a lămurit că lucrarea ieșise din impas. Ironia soartei a făcut ca la încheierea lucrării care a avut o cotă parte experimentală foarte dificilă, să fiu felicitat, ba chiar mi s-a acordat Ordinul Muncii. Au urmat apoi o serie de alte lucrări care au adus aprecieri favorabile institutului. Dar marea mea surpriză a fost când, după 2 ani de activitate, am fost chemat la directorul Mihăileanu care până atunci nu prea știa cine sunt. Mi-a spus că directorul adjunct științific pe secția electrică, Duma, și-a dat demisia și m-a propus pe mine ca urmaș. Surprins de această propunere, i-am răspuns să știe că va pierde un cercetător bun ca să primească un director adjunct mediocru. La care Mihăileanu a zâmbit și mi-a promis că mă va lăsa să rămân cu activitate de cercetare și să am cât mai puține sarcini administrative. Până la urmă m-am lăsat convins și am rămas colaborator apropiat al lui Mihăileanu până la plecarea din țară.

Unul din avantajele funcției de cercetător era că am fost trimis în mai multe ocazii în străinătate și am beneficiat mult de cele învățate.

Mihăileanu a fost un șef foarte bun care a făcut din mine și un prieten apropiat. Această prietenie a continuat după ce am plecat în Israel și am reușit să ne întâlnim de câteva ori la congrese în străinătate. Pe tot parcursul activității mele la institut am simțit ajutorul lui, dar și el a știut că se putea baza pe mine. La căsătoria lui Gabi cu Dorel în 1972, Călin a fost unul din martori.

În iarna 1969-1970 am avut un eveniment neplăcut. La o excursie de sfârșit de săptămână la Predeal, am ajuns cu schiurile pe o pantă înghețată și m-am ales cu o fractură care m-a obligat să stau cu mâna în ghips 6 săptămâni. Cum ministrul urgenta lucrarea cu incendiile in cabluri, direcțiunea a trimis zilnic mașina după mine numai să nu întârzie lucrarea.

Începând din 1970 am început să fiu trimis în străinătate, la început în Ungaria și RDG, apoi în Germania și Franța. Toate delegațiile mele au contribuit la completarea cunoștințelor profesionale. În 1970 am fost invitat de Stefi Romașcanu să-i facem o vizită la Lausanne, după care am primit amândoi vize de plecare pentru o călătorie in Europa. Cu ajutorul lui Cali și Dora Sorell care au venit în aceeași perioadă în Italia, am profitat de această vizită făcând o călătorie în circuit Ungaria, Austria, Elveția, Italia, Iugoslavia. Tot parcursul l-am făcut cu un bilet de tren în circuit, iar pentru restul cheltuielilor am beneficiat de ajutorul prietenilor, căci noi am primit doar câte 5 \$ la plecare.

La București am avut ocazia să reîntâlnesc câțiva prieteni vechi, printre care era și familia dr. Silard. Dr. Silard a fost până în 1941 juristul întreprinderii Industria și a fost și un prieten al familiei. Ca vârstă era mai aproape de fratele meu cu care a devenit prieten apropiat, dar a căutat să fie aproape și de mine. Fiind devotat partidului comunist, activase în ilegalitate și, după ce s-a format guvernul Groza, a fost angajat la ministerul de externe și a fost numit ambasador reprezentând România în diverse țări. Când l-am căutat am aflat că nu mai era ambasador, ci consilier în minister ca mulți alți foști ilegaliști. Era foarte bucuros de întâlnire și ne-a invitat la cină unde am mâncat din renumita tortă a dnei Silard și am văzut un filmuleț despre cele văzute de ei in Iran. Când s-a servit torta, am întrebat-o pe dna Silard de ce s-a ostenit să ne-o facă, la care ne-a răspuns: "Am făcut-o pentru atâția care nu o meritau, acum am făcut-o în sfârșit pentru prieteni."

Întâlnirea cu familia Silard a avut însă consecințe neprevăzute: am fost contactat de un om al Securității care mi-a cerut tot felul de informații despre ei. Când a înțeles că nu poate sa primească de la mine nicio informație negativă, după câteva întâlniri a renunțat. Dr Silard a murit de inimă fiind încă în floarea vârstei. Rolla și cu mine am fost convinși că modul în care a fost tratat în cadrul serviciului a contribuit la acest lucru.

În 1972 a decedat mama. Rolla a urmărit tot timpul starea sănătății ei și cu puțin înainte mi-a spus să mergem la Timișoara să o vedem căci va fi ultima ocazie. Și așa a fost.

In 1974 am fost invitat să particip la o excursie de studii organizată de Politehnica din Darmstadt care mi-a dat o serie de ocazii să-mi completez cunoștințele. Dar cred că un mic eveniment personal neprofesional merită sa fie amintit caracterizând epoca: la sosirea mea în Germania, la aeroportul din Frankfurt, urma să fiu primit de delegatul Politehnicii căci nu mi-au dat din București niciun ban pentru drum. Dar datorită unei erori de comunicație, nu m-a așteptat nimeni și eu am rămas în aeroport în voia soartei. Am încercat atunci să valorific cei câțiva franci care mi-au rămas dintr-o deplasare anterioară, dar funcționarul de bancă din aeroport mi-a explicat că ei nu schimba monede. Se pare că am făcut o mutră foarte nenorocită, căci funcționarul m-a întrebat de ce sunt atât de necăjit. Atunci i-am explicat situația în care mă aflu, la care mi-a

dat telefonul lui de serviciu să-l folosesc. După ce am descoperit că numărul de telefon al Politehnicii era greșit, am reușit să vorbesc cu unul din vechii mei prieteni care locuia la Frankfurt și care m-a salvat. Mi-am reamintit acest eveniment după mulți ani: citind amintirile unui scriitor român, am descoperit ca pățania mea nu era unică – și el a ajuns într-o situație foarte asemănătoare în cadrul unei delegații în străinătate.

În 1975 s-a născut prima noastră nepoată, fiica lui Gabi și Dorel. Tot în acest an am primit titlul de doctor după ce am susținut teza în 1974 la Facultatea de Electrotehnică din Timișoara, având conducător științific pe regretatul profesor Mihai Brașovan. La ședința de susținere a tezei am avut plăcuta surpriză de a revedea trei din maiștrii mei din sectorul de rețele: Posa, Hembera și Giurovici. La solemnitatea de acordare a diplomei în 1975 a asistat și Vera care era studentă la Timișoara.

Tot în acest an, ICENERG s-a contopit cu IRME formând ICEMENERG, unde eu am primit numirea provizorie de director adjunct științific, în așteptarea unui cadru român care urma să mă înlocuiască. În această perioadă am câștigat un nou prieten, pe Sandu Ionescu. După unirea ICENERG cu IRME, laboratorul meu s-a mutat într-un local nou, unde aveam ca vecini laboratorul de telecomunicații care se ocupa cu întreținerea radiotelefoanelor echipelor de intervenție. Într-o zi, vine la noi un inginer de la laboratorul de telecomunicații și ne spune că au descoperit sub una din mesele de lucru un radioemițător poreclit ploșniță. L-au descoperit întâmplător pentru că emitea pe aceeași frecvență cu radiotelefoanele noastre. Băieții au dus ploșnița la delegatul Securității, lăudându-se că, cică, au descoperit un dispozitiv de spionaj străin. Noi ne-am întrebat pe cine au vrut să spioneze și am dedus că nu putea fi altul decât fiul familiei Chișinevschi care lucra și el în acest laborator. Până și familia Chișinevschi era spionată de Securitate.

Aici vreau să adaug un alt eveniment caracteristic epocii: într-una din zile se prezintă la mine patru matematicieni, cercetători din cadrul Institutului de Matematică care mi-au adus la cunoștință că au primit dispoziție să nu-si mai continue activitatea la Institut, ci să se prezinte la ICEMENERG unde au fost transferați din "dispoziție superioară". Peste câteva zile am aflat explicația acestui transfer ciudat: o criză în familia Ceaușescu. Fiica familiei care a fost cercetătoare în cadrul acestui Institut a ajuns în conflict cu părinții care au descoperit că a ajuns sub influența unor colegi cu concepții liberale. Ca urmare, pentru a o salva și pentru a lichida "acest cuib de dușmani ai poporului", familia Ceaușescu a hotărât desființarea imediată a Institutului de Matematică și dispersarea cercetătorilor în alte unități.

Mihăileanu a apelat la mine în multe cazuri grele. Unul din aceste cazuri era că rețeaua de medie tensiune a orașului București a suferit de frecvente străpungeri de izolație în momente de punere la pământ. Ani de zile s-a căutat remedierea acestei situații care se credea ca fiind rezultatul unor supratensiuni de rezonanță, ceea ce nu s-a putut confirma. Analizând cu atenție cazurile de străpungeri am observat că ele apăreau mereu la un anumit tip de reductoare de curent. Verificând cu grijă acești reductori am constatat că aveau cu toții aceeași slăbiciune de construcție și anume, ecranarea izolatoarelor în zona de trecere nu era completă. Am cerut atunci să se pună la punct ecranările și deranjamentele respective au dispărut. Când am prezentat la consiliul tehnic concluziile mele, directorul tehnic Zane a exclamat: Laszlo pare să ne spună să

fugim cu ursul... la care am replicat: Nu se pare, ci sigur că ani de zile noi am căutat defectiunea într-un loc greșit...

În perioada 1970-1977, în calitate de membru al consiliului tehnic, am fost invitat de mai multe ori la așa-numitul birou special al ministerului împreună cu alți specialiști și ni s-a cerut să analizăm documentații tehnice aduse din străinătate de către serviciile de informații. Am rămas profund dezamăgit de ceea ce am văzut. În niciuna din documentele ce mi s-au arătat n-am găsit vreun element nou, necunoscut de mine. Toate documentele erau ori copii ale unor articole din revistele de specialitate care erau accesibile la marile noastre biblioteci (inclusiv biblioteca ministerului) ori copii ale unor reclame ale unor firme cunoscute. Trebuie să recunosc că nu am îndrăznit atunci să spun nimănui ce am descoperit, dar concluzia mea personală a rămas că așa-numitul spionaj industrial era o mare păcăleală.

În toamna anului 1975 m-am folosit de ocazia oferită de Automobil club și am făcut un circuit cu mașina prin Cehoslovacia și Ungaria. Am fost întâi în Tatra, apoi am trecut în lungul țării până la Praga, unde am stat 4 zile. Din Praga am vizitat Karlovy Vary și Budejovice (în amintirea lui Svejek). La întoarcere ne-am oprit pentru câteva zile la Eva în Budapesta. În toata perioada cât am stat la București, Eva ne-a vizitat de mai multe ori, a fost cu noi la Mamaia, la Bran și la Snagov.

La **cutremurul din martie 1977** am fost cu toții acasă. Când mi-am dat seama de ceea ce se întâmplă, am strigat lui Rolla care ședea la masa de birou și scria, să vină imediat lângă mine sub protecția ușii. Vera și Bucuța erau în pat, Liveștii sus, în apartamentul lor. Cele 70 de secunde cât a durat ni s-au părut o veșnicie. Dorel și Gabi au coborât în fugă și au ieșit pe stradă împreună cu Keren și Vera fără să țină cont că au trecut printr-o grămadă de sticle sparte căzute din geamul casei scărilor. Cutremurul era deja încheiat când ei au coborât. Casa noastră a suferit relativ puține pagube, pereții au rezistat, doar câteva dulapuri și boilerul din baie s-au răsturnat. Am avut marele noroc că Rolla s-a sculat de la birou căci dulapul de cărți s-a prăbușit pe locul unde a șezut ea înainte. Al doilea noroc a fost că nimeni nu a fost în baie, căci boilerul a căzut în cadă.

În urma cutremurului au fost multe discuții între specialiști, una din temele principale a fost de ce nu s-a confirmat una din principalele proorociri care s-au susținut înainte și anume, că la proximitate mare parte din construcțiile din ultimii ani se vor prăbuși. Din casele care s-au prăbușit, numai trei erau construcții noi, în schimb multe din blocurile mari construite în epoca anilor 1920-1940, despre care s-a crezut că sunt foarte rezistente, au căzut. Având ocazia să discut această problemă cu unul din cei mai competenți membri ai consiliului tehnic al ministerului, inginerul constructor Emil Prager, i-am cerut părerea și iată ce mi-a povestit: Când și-a pus și el această întrebare, a căutat între documentele sale manuscrite procesele-verbale ale comisiei guvernamentale care a cercetat urmările cutremurului din 1940, el fiind atunci secretarul comisiei. După cutremurul din 1940 s-a întocmit o listă a clădirilor care au fost slăbite în cutremur și necesitau urgent consolidare. O mare parte a acestor clădiri s-au prăbușit în 1977. Motivul: mare parte a acestor clădiri au fost preluate în 1941 de CNR, Centrul național de românizare, fiind proprietatea unor cetățeni evrei, iar centrul nu s-a ocupat deloc de întreținerea sau de repararea lor.